Rapport annuel 2012

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

Tarification en assurance automobile

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Rapport annuel 2012

Tarification en assurance automobile

Ce rapport a été produit par la Direction des normes et de l'assurance-dépôts de l'Autorité des marchés financiers.
Ce document est disponible sur notre site Web à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2013

ISBN : 978-2-550-67888-5 (imprimé)
ISBN : 978-2-550-67889-2 (en ligne)
ISSN : 1712-9389 (imprimé)
ISSN : 1712-9397 (en ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
Le ministre des Finances et de l'Économie

Québec, le 14 juin 2013

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
Québec (Québec) G1A 1A4

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous déposer le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2012. Ce rapport renferme l'analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Finances et de l'Économie,

N Marceau

Nicolas Marceau

Québec
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : 418 643-5270
Télécopieur : 418 646-1574
www.finances.gouv.qc.ca

Montréal
380, rue Saint-Antoine O., 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : 514 873-5363
Télécopieur : 514 873-4728

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, le 14 juin 2013

Monsieur Nicolas Marceau
Ministre des Finances et de l'Économie
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
Québec (Québec) G1A 1A4

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous présente la 35e édition du *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année terminée le 31 décembre 2012.

Produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A 25), ce rapport présente les résultats des analyses effectuées par l'Autorité des marchés financiers à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec. Ces analyses portent sur leur expérience en matière de sinistres, sur leurs pratiques de classification et de tarification des risques ainsi que sur les tarifs en vigueur en 2012.

Ce rapport décrit l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec et trace le profil du marché de l'assurance automobile au cours de l'année 2012. Il présente également les résultats de l'analyse de la rentabilité et relate l'évolution des pratiques de tarification, les modifications apportées aux règles de classification et de tarification contenues à l'intérieur des manuels de tarification des assureurs, la consultation de ces manuels par le public et l'industrie et dresse un portrait du marché de l'assurance de remplacement.

Les analyses effectuées permettent de conclure qu'au Québec, l'industrie de l'assurance automobile continue d'être en bonne santé. À cet égard, pour une dixième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est compétitif. Cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs.

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, 3e étage
Québec (Québec) G1V 5C1
tél. : 418 525-0337
numéro sans frais : 877 525-0337
téléc. : 418 525-9512

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
tél. : 514 395-0337
numéro sans frais : 877 525-0337
téléc. : 514 873-3090

www.lautorite.qc.ca

Compte tenu des réductions de tarifs consenties par les assureurs au cours des dernières années, le niveau des primes acquises en 2012 est demeuré pratiquement le même que celui de l'année dernière, alors que le montant total des déboursés à la suite de sinistres a légèrement augmenté. Par conséquent, l'analyse effectuée démontre que globalement les assureurs ont affiché des bénéfices d'exploitation un peu inférieurs à ceux de 2011.

Malgré cette légère baisse, les résultats présentés indiquent la poursuite de la tendance favorable observée au cours de la dernière décennie. Toutefois, ces résultats dépassent les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile permet de constater que bien que la concurrence demeure présente, la concentration s'est accentuée dans certains secteurs.

Enfin, il est intéressant de constater que les assureurs à charte du Québec continuent de dominer le marché québécois de l'assurance automobile.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

Mario Albert

Table des matières

Introduction 9

Faits saillants 10

Le marché de l'assurance automobile au Québec 10
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec 10
La demande d'assurance automobile 11
L'évolution globale des résultats 11
L'évolution des réclamations 11
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification 12
Les modifications aux manuels de tarification 12
L'évolution des pratiques de tarification 12
L'évolution des tarifs 12

Partie 1 - L'encadrement de l'assurance automobile au Québec 13

Le rôle et la mission de l'Autorité 13
L'environnement légal et ses particularités québécoises 13
La convention d'indemnisation directe 14
Le contrat d'assurance automobile 14
L'accès à l'assurance automobile au Québec 16
La tarification et la classification des risques 16
Les manuels de tarification 17
Le Plan statistique automobile du Québec 17
Le Fichier central des sinistres automobiles 17

Partie 2 - Le marché de l'assurance automobile au Québec en 2012 20

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance 20
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec 28
La demande d'assurance automobile 31

Partie 3 - La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2012 34

Le contexte de l'analyse de rentabilité 34
L'évolution globale des résultats 35
L'évolution des sinistres 37
Le caractère adéquat de la tarification en 2012 49

Partie 4 - Les pratiques de tarification 53

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification 53
Les modifications aux manuels de tarification 55
L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs 59
Le portrait du marché de l'assurance de remplacement (F.P.Q. N° 5) 64

Conclusion 67

Annexes 68

Annexe A
Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2012 68

Annexe B
Liste des assureurs faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2012 en assurance automobile au Québec 72

Annexe C
Glossaire 74

Annexe D
Données utilisées pour les graphiques 4 à 14 76

Liste des tableaux 82

Liste des graphiques 83

Introduction

Conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), l'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année au ministre des Finances un rapport sur la tarification en assurance automobile.

De par sa nature, ce rapport[1] constitue une source d'information particulièrement intéressante pour les propriétaires et utilisateurs de véhicules automobile ainsi que pour les assureurs œuvrant dans ce domaine.

Essentiellement, il présente une analyse de l'évolution des pratiques de tarification des assureurs en fonction de l'état du marché et des résultats des assureurs.

Ce rapport comporte quatre parties. La Partie 1 traite principalement du rôle et de la mission de l'Autorité de même que l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec. La Partie 2 trace le profil du marché dans lequel ont œuvré les assureurs privés au Québec au cours de la dernière année, en présentant l'offre et la demande en assurance automobile.

La Partie 3 traite de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2012. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs, faisant ressortir le caractère adéquat de la tarification en fonction du niveau général de suffisance des primes par rapport aux sinistres et aux frais d'exploitation.

Enfin, le dépôt et la consultation des manuels de tarification, les modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de l'année, l'évolution des pratiques en matière de classification et de tarification des risques, l'évolution des tarifs et un portrait du marché de l'assurance de remplacement sont présentés dans la Partie 4.

1 Ce rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Faits saillants

Le marché de l'assurance automobile au Québec

- En 2012, cette industrie se composait de :
  - 49 assureurs à charte du Québec représentant 55 % du marché en fonction du total des primes directes souscrites;
  - 46 assureurs à charte du Canada représentant 44 % du marché en fonction du total des primes directes souscrites;
  - 24 assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger représentant 1 % du marché en fonction du total des primes directes souscrites.
- En fonction du mode de distribution, les assureurs directs dominent le marché du Québec avec une part de 57 % par rapport à 43 % pour les assureurs à courtiers. Plus particulièrement, ils contrôlent le secteur de l'assurance automobile des particuliers avec 63 % des primes directes souscrites.
- Les assureurs à courtiers dominent largement le marché de l'assurance automobile des entreprises en détenant 86 % des primes de ce secteur.
- En ce qui concerne la concentration, le marché québécois de l'assurance automobile est dominé à 96 % par 15 assureurs ou groupes d'assureurs.
- Au cours de la dernière année, plusieurs transactions ont eu lieu (acquisitions, fusions) faisant en sorte que la concentration du marché s'est accrue, notamment pour le secteur des motocyclettes.
- En 2012, plus de 108 000 polices d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement ont été vendues représentant plus de 173 millions de dollars de primes directes souscrites.

La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec

- Les assureurs ont continué d'innover en faisant évoluer le développement de leurs pratiques de classification et de tarification et en lançant de nouveaux produits afin de se démarquer de leurs concurrents.
- De plus en plus d'assureurs s'affichent en ligne afin de répondre aux besoins exprimés par leur clientèle et de leur offrir une plus grande flexibilité pour obtenir une soumission.
- Pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement d'un assureur à l'autre. Il est donc avantageux pour le consommateur de demander plus d'une soumission.
- Des 119 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, 93 assureurs ont effectivement souscrit des risques sur le territoire du Québec en 2012.

La demande d'assurance automobile

- Le nombre de véhicules assurés augmente de 1,9 % en 2012 et l'âge moyen du parc automobile est maintenant de 8 ans.
- La demande d'assurance automobile s'accroît notamment en raison de l'augmentation de 1 % du nombre de titulaires de permis de conduire.

L'évolution globale des résultats

- Le volume des primes souscrites pour l'ensemble des véhicules augmente légèrement de 1 % en 2012 pour se situer à 3 125 millions de dollars.
- Pour l'ensemble des véhicules, le montant total des sinistres a connu une hausse de 3,6 % pour se situer à 1 921 millions de dollars en 2012. Le ratio sinistres / primes est passé de 59,9 % des primes acquises en 2011 à 61,8 % en 2012.
- Le ratio des frais d'exploitation est estimé à 30,1 % des primes acquises en 2012. Le total des dépenses incluant les coûts des réclamations pour l'ensemble des véhicules est estimé à 91,8 % des primes acquises.
- Le bénéfice d'exploitation estimé pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec est passé de 11,1 % des primes acquises en 2011 à 9,2 % des primes acquises en 2012.

L'évolution des réclamations

- La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » diminue de façon importante cette année. Pour 2012, la diminution est de 7,6 % et elle se situe maintenant à 3,7 %, ce qui constitue un niveau historique jamais atteint jusqu'à maintenant.
- La garantie « collision » présente une diminution significative de 6,9 % en ce qui a trait à la fréquence des réclamations. Le niveau enregistré cette année constitue un niveau historique jamais atteint pour cette garantie.
- La fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » présente une diminution importante de 7,4 % en 2012.
- Étant donné que la fréquence des réclamations a diminué de façon significative en 2012 pour les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile, celles-ci se situent à des niveaux très bas, soit 3,7 %, 4,2 % et 6,1 % respectivement pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ».
- Les diminutions présentées cette année ont été fortement influencées par les baisses importantes de la fréquence des réclamations survenues au cours du 1er et du 2e trimestre de l'année 2012, et ce, pour chacune des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile.
- La fréquence des réclamations liées aux vols de véhicules, aux bris de vitre et aux autres dommages comme l'inondation, l'incendie, le vandalisme ou la collision avec les animaux, a diminué au cours des 10 dernières années, tandis que celle des dommages causés par le vent ou la grêle a augmenté. Notons que depuis 2003, la fréquence des vols partiels et des vols complets de véhicule a diminué respectivement de 59,5 % et 63,8 %, tandis que celle des dommages causés par le vent ou la grêle a augmenté de 322,7 %.
- Le coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux élevés notamment en raison de l'âge du parc automobile, de l'inflation liée à la hausse des tarifs horaires exigés par les réparateurs, du prix des pièces et du coût de location des véhicules de remplacement. Ainsi, le coût moyen de la garantie « responsabilité civile » augmente de 5,5 %, celui de la garantie « collision » de 2,9 % et celui de la garantie « accident sans collision ni versement » de 10,6 % en 2012.

- Malgré sa hausse importante en 2012, le coût moyen par sinistre de la garantie « accident sans collision ni versement » demeure le deuxième plus bas observé au cours des 10 dernières années pour cette garantie.
- En 2012, on observe une augmentation du coût moyen par sinistre de tous les types de réclamation qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ». En effet, le coût moyen par sinistre des « vols partiels » et des « vols complets » augmente respectivement de 13,3 % et de 3,5 %, tandis que celui des dommages causés par le vent ou la grêle, celui des « bris de vitre » et celui des « autres dommages » augmentent de 2,6 %, 4,6 % et 1,5 % respectivement.
- En 2012, le coût global pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » diminue par rapport à 2011. En effet, pour l'année 2012, ces deux garanties présentent des diminutions de la fréquence des réclamations supérieures à la hausse de leur coût moyen par sinistre faisant en sorte de présenter une baisse de leur coût global respectif de 2,5 % et 4,2 %. Rappelons qu'en 2011, ces deux garanties avaient présenté des hausses de 2,2 % et 5,6 % respectivement de leur coût global.
- Pour la garantie « accident sans collision ni versement », on observe en 2012 une augmentation de 2,4 % de son coût global. Ainsi, malgré la baisse de sa fréquence des réclamations en 2012, la hausse de son coût moyen par sinistre a été supérieure entraînant ainsi l'augmentation de son coût global. Rappelons que cette garantie avait présenté une hausse de 3,2 % de son coût global en 2011.

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification

- Les manuels de tarification des assureurs sont disponibles auprès de l'Autorité pour consultation par toute personne qui en fait la demande.
- La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité permet au public et à l'industrie de vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché.

Les modifications aux manuels de tarification

- Les assureurs représentant 90 % du marché des voitures de tourisme ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification au cours de la dernière année.
- Les critères relatifs aux systèmes de protection contre le vol de véhicules, à l'avenant « valeur à neuf », ainsi qu'à la profession occupée par l'assuré ont été les plus modifiés par les assureurs durant la dernière année pour les voitures de tourisme.
- Les rabais de pluralité de véhicules de même que ceux liés à la cote de solvabilité (*credit scoring*) ont également subi plusieurs modifications en 2012.
- Les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché québécois de l'assurance automobile.

L'évolution des pratiques de tarification

- L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.
- On observe un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.

L'évolution des tarifs

- La tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit pour une dixième année consécutive. Cette année, la diminution moyenne est de 1,3 %.
- La prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 0,7 %. Elle s'établit à 532 $. Celle pour les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les véhicules utilitaires diminue respectivement de 2,1 %, 2,3 % et 0,7 % et s'établit maintenant à 231 $, 167 $ et 732 $ respectivement. La prime moyenne souscrite pour les motoneiges est de 156 $, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 2011, tandis que celle pour les véhicules publics diminue de 0,2 % pour se situer à 1 238 $.

Partie 1

L'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

La Partie 1 présente le rôle et la mission de l'Autorité ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs automobile exercent leurs activités au Québec.

Le rôle et la mission de l'Autorité

L'Autorité est l'organisme mandaté par le gouvernement du Québec pour encadrer les marchés financiers québécois et prêter assistance aux consommateurs de produits et services financiers.

Instituée par la *Loi sur l'Autorité des marchés financiers* (L.R.Q., c. A-33.2) le 1er février 2004, l'Autorité se distingue par un encadrement intégré du secteur financier québécois, dans les domaines des assurances, des valeurs mobilières, des institutions de dépôt (à l'exception des banques) et de la distribution de produits et services financiers.

Outre les pouvoirs et les responsabilités qui lui incombent en vertu de sa loi constitutive, l'Autorité veille à l'application des lois propres à chacun des domaines qu'elle encadre. Elle peut aussi faire appel à des organismes d'autoréglementation à qui sont délégués certains pouvoirs d'encadrement.

Pour ce qui est du domaine des assurances, l'Autorité doit veiller à ce que les institutions financières se conforment aux obligations que les lois leur imposent. Pour ce faire, l'Autorité développe entre autres des lignes directrices afin d'énoncer ses attentes aux institutions financières à l'égard de pratiques de gestion saines et prudentes.

En ce qui a trait à l'assurance automobile, l'article 422 de la *Loi sur les assurances* (L.R.Q., c. A-32) stipule que toutes les polices d'assurance automobile doivent être approuvées par l'Autorité. Ainsi, étant donné que la protection d'assurance automobile est obligatoire au Québec pour tous les propriétaires de véhicules, tous les formulaires d'assurance automobile du Québec[2] sont standardisés et ne peuvent être modifiés par les assureurs.

L'Autorité est aussi responsable de la surveillance des pratiques et de la tarification en assurance automobile. Cette surveillance s'effectue notamment par l'entremise du Plan statistique automobile (PSA), du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA), par l'analyse des manuels de tarification en assurance automobile déposés auprès de l'Autorité et par les activités de sa Direction principale de la surveillance des assureurs.

L'environnement légal et ses particularités québécoises

Le commerce des assurances est de compétence provinciale au Canada. Le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile.

La *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25) établit une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel doivent évoluer les différents intervenants. Entre autres, cette loi établit un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité pour le préjudice corporel résultant d'un accident d'automobile, communément appelé le régime *no-fault*.

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile est prise en charge par l'État. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est responsable de l'application de ce régime.

La SAAQ prévoit certaines exceptions quant à l'indemnisation d'un préjudice corporel. Il est donc obligatoire pour un propriétaire de véhicule de se procurer une assurance de responsabilité civile pour couvrir le préjudice corporel causé à autrui. Par exemple, le résident québécois impliqué dans un accident d'automobile à l'extérieur du Québec pourrait être poursuivi s'il est reconnu responsable des blessures causées à autrui.

Quant à l'indemnisation des dommages matériels, ce sont les assureurs privés qui fournissent la garantie d'assurance responsabilité civile obligatoire prévue par la *Loi sur l'assurance automobile*, de même que d'autres protections facultatives. Ce marché regroupe plus de 90 assureurs privés et est sous la surveillance de l'Autorité.

2 Les formulaires de polices d'assurance automobile du Québec approuvés par l'Autorité sont disponibles sur son site Web à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Les dommages pouvant être indemnisés par les assureurs privés sont :

- les dommages au véhicule assuré;
- les dommages matériels causés à autrui;
- certains dommages corporels au Québec (par exemple lors d'un accident de motoneige);
- certains dommages corporels à l'extérieur du Québec.

Ainsi, le régime d'assurance automobile du Québec est un régime mixte. Pour obtenir une assurance automobile complète, les consommateurs doivent donc s'adresser à la fois au gouvernement et aux assureurs privés.

Le Québec est unique au Canada quant à sa structure légale en matière de distribution de produits et services financiers qui réfère à une loi spécifique, la *Loi sur la distribution de produits et services financiers* (L.R.Q., c. D-9.2) (LDPSF). Cette loi régit le comportement de tous les assureurs en regard de leurs activités de distribution au Québec, notamment la distribution avec des représentants certifiés.

La LDPSF prévoit que certains produits d'assurance peuvent être offerts par des personnes autres que des représentants certifiés, que l'on nomme des « distributeurs »[3]; c'est le régime de la distribution sans représentant.

La convention d'indemnisation directe

Afin de faciliter et d'accélérer le règlement des sinistres et d'en réduire les coûts, la *Loi sur l'assurance automobile* a instauré un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

En effet, l'article 173 de cette loi oblige le Groupement des assureurs automobiles (GAA)[4] à établir une convention d'indemnisation directe des dommages matériels occasionnés aux véhicules des assurés. Cette convention fait en sorte que l'assuré qui subit des dommages matériels lors d'un accident mettant en cause la responsabilité d'un autre automobiliste est indemnisé par son assureur et non par l'assureur de l'autre conducteur impliqué dans le sinistre.

La convention vise tous les dommages matériels résultant d'un accident qui survient au Québec et au cours duquel il y a une collision impliquant au moins deux véhicules dont les propriétaires ont été dûment identifiés. Chaque assureur indemnise donc son assuré pour les dommages subis au véhicule de celui-ci selon le degré de non-responsabilité établi à partir des barèmes prévus dans la convention d'indemnisation directe. Toutefois, les assurés peuvent contester, auprès de leur assureur, la responsabilité qui leur est imputée. Ce système prévoit que tous les assureurs faisant affaire en assurance automobile au Québec renoncent à exercer entre eux leur droit de subrogation.

Le contrat d'assurance automobile

Les risques couverts par les assureurs privés le sont en vertu d'un contrat d'assurance uniforme, c'est-à-dire que les garanties offertes aux consommateurs sont les mêmes d'un assureur à un autre. Le texte du contrat d'assurance, désigné par le sigle F.P.Q. (Formulaire de Police d'assurance automobile du Québec), doit être approuvé par l'Autorité en vertu de l'article 422 de la *Loi sur les assurances*.

Cette loi donne à l'Autorité un rôle important en ce qui a trait à la couverture d'assurance des conducteurs québécois.

Les polices d'assurance automobile du Québec approuvées par l'Autorité sont les suivantes :

- F.P.Q. N° 1 – Formule des propriétaires

  Destinée aux propriétaires d'automobiles, cette police est la plus utilisée au Québec. Elle contient deux parties : le chapitre A – Responsabilité civile et le chapitre B – Dommages éprouvés par le véhicule assuré.

  La protection offerte par le chapitre A est obligatoire. Ainsi, tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité civile dont la garantie est d'au moins 50 000 $. La protection du chapitre A couvre l'assuré contre les conséquences financières résultant de dommages corporels ou matériels causés à autrui et qui découlent de sa responsabilité.

3 Un distributeur est une personne qui, dans le cadre de ses activités qui ne sont pas du domaine de l'assurance, offre de façon accessoire un produit d'assurance afférent à un bien qu'elle vend.

4 Le GAA est l'organisme regroupant tous les assureurs souscrivant de l'assurance automobile au Québec.

Les protections du chapitre B ne sont pas obligatoires, mais elles sont néanmoins souscrites par la majorité des propriétaires d'un véhicule[5]. Les garanties disponibles sous le chapitre B[6] sont : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques spécifiés. Elles visent à protéger l'assuré contre les dommages occasionnés à son véhicule, notamment la collision, le feu, le vol et le vandalisme.

- F.P.Q. N° 2 – Formule des conducteurs

  Cette police s'adresse aux personnes qui ne possèdent aucun véhicule automobile, ne sont pas titulaires de l'immatriculation d'un véhicule et n'ont aucune assurance automobile les protégeant contre des poursuites éventuelles intentées par des tiers lorsqu'ils utilisent ou conduisent des véhicules automobiles, des remorques ou des semi-remorques qui ne leur appartiennent pas.

  Malgré le fait que l'article 84 de la *Loi sur l'assurance automobile* impose au propriétaire d'un véhicule l'obligation de détenir une assurance de responsabilité civile, il est possible qu'il ne respecte pas la loi et n'ait pas souscrit l'assurance de responsabilité civile obligatoire, ait omis de renouveler sa police d'assurance ou n'ait tout simplement pas un montant d'assurance suffisant pour couvrir les dommages éventuels causés par son véhicule à un tiers. De plus, il peut arriver qu'un propriétaire de véhicule n'ait pas souscrit la garantie du chapitre B, ou qu'il l'ait souscrite en assumant une franchise très élevée.

  En pareil cas, le conducteur qui n'est pas propriétaire d'un véhicule, qui n'a aucune assurance étendue à des véhicules ne lui appartenant pas et qui ferait usage du véhicule d'un de ces propriétaires aurait avantage à être protégé par les garanties d'une police F.P.Q. N° 2. Aussi, l'article 109 de la *Loi sur l'assurance automobile* stipule que le conducteur d'un véhicule est solidairement responsable avec le propriétaire du véhicule en cas de dommages causés par l'usage ou la conduite de ce véhicule. Cette présomption de responsabilité permet de comprendre toute l'importance pour une personne de souscrire une protection adéquate lorsqu'elle conduit un véhicule ne lui appartenant pas, alors qu'elle n'est propriétaire d'aucun véhicule couvert par une police F.P.Q. N° 1.

- F.P.Q. N° 4 – Formule des garagistes

  Cette police est conçue pour répondre aux besoins particuliers des entreprises ayant, dans le cadre de leurs activités professionnelles, la garde de véhicules qui ne leur appartiennent pas. En effet, ces entreprises se voient confier des véhicules par leurs clients.

  Le mot « garagiste » utilisé dans le titre de cette police d'assurance automobile englobe toutes les personnes physiques, les personnes morales ou les sociétés ayant en leur possession des véhicules qui leurs sont confiés. Entre autres, ce sont :

  – les marchands de véhicules neufs ou d'occasion;

  – les garagistes faisant la réparation et l'entretien de la mécanique ou de la carrosserie des véhicules;

  – les propriétaires de stations-service faisant l'entretien, le dépannage ou le lavage des véhicules;

  – les entreprises offrant un service de voiturier.

- F.P.Q. N° 5 – Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré – Assurance de remplacement

  Cette police répond aux besoins de tout propriétaire de véhicule désirant avoir la possibilité, en cas de sinistre couvert, de remplacer son véhicule par un véhicule neuf ayant les mêmes caractéristiques. Comme son titre l'indique, cette police est complémentaire à la police F.P.Q. N° 1. Pour se procurer cette police, le consommateur doit, au préalable, détenir une F.P.Q. N° 1.

  À la différence des autres polices d'assurance automobile qui doivent être vendues uniquement par l'entremise de représentants certifiés (agents ou courtiers d'assurance), l'assurance de remplacement peut également être vendue par des concessionnaires d'automobiles qui agissent alors à titre de distributeur pour le compte d'un assureur et dont les employés ne sont pas des représentants certifiés.

  Bien que cette police puisse être vendue par l'entremise d'un distributeur, elle doit tout de même être émise par un assureur assujetti à l'Autorité.

5 Environ 82 % des assurés détiennent les protections du chapitre B.
6 Le glossaire présenté à l'annexe C fournit les définitions des garanties offertes au chapitre B.

- F.P.Q. N° 6 – Formule des non-propriétaires

  Lorsqu'un tiers subit un dommage du fait d'un véhicule, il peut engager une poursuite contre toutes les personnes susceptibles d'être impliquées dans l'accident, c'est-à-dire le propriétaire du véhicule, le conducteur et leur employeur, dans l'éventualité où la personne responsable du sinistre serait dans l'exercice de ses fonctions en tant qu'employé d'une entreprise. Conséquemment, l'entreprise dont certains employés utilisent un véhicule dans l'exercice de leurs fonctions doit prévoir, en tant qu'employeur ou commettant, de se défendre ou de rembourser, le cas échéant, les coûts liés aux dommages causés à un tiers résultant de fautes commises par ses employés lors de la conduite ou de l'usage de véhicules pour l'entreprise.

  Comme il s'agit d'une assurance des non-propriétaires, les véhicules en question ne doivent pas appartenir à l'assuré, c'est-à-dire à l'employeur. Il peut s'agir du véhicule personnel de l'employé utilisé, par exemple, pour effectuer des livraisons pour le compte de son employeur qui est restaurateur, ou encore des véhicules loués par l'entreprise et utilisés dans le cadre de l'activité professionnelle.

- F.P.Q. N° 7 – Formule d'assurance excédentaire de la responsabilité civile

  Cette police permet à l'assuré d'augmenter le montant d'assurance indiqué au chapitre A de sa police d'assurance primaire, qui peut être une police F.P.Q. N° 1 ou une police F.P.Q. N° 2. Le montant supplémentaire d'assurance accordé concerne uniquement l'assurance de responsabilité civile. De plus, comme il s'agit d'une assurance excédentaire, elle intervient seulement lorsqu'il y a insuffisance du montant d'assurance de la police d'assurance primaire.

  La police F.P.Q. N° 7 est principalement utilisée par les consommateurs voyageant couramment à l'extérieur du Québec et craignant que le montant d'assurance de leur police d'assurance primaire soit insuffisant en cas de sinistre impliquant leur responsabilité civile.

- F.P.Q. N° 8 – Formule des locateurs

  Cette police s'adresse aux locateurs, c'est-à-dire aux personnes exploitant une entreprise de location de véhicules. Les véhicules visés par cette police sont ceux qui appartiennent aux locateurs et qui sont loués pour une période de plus de 30 jours consécutifs. Le locateur doit souscrire une police F.P.Q. N° 8 pour être protégé si le montant d'assurance souscrit par le locataire est insuffisant ou si ce dernier n'a pas souscrit d'assurance.

L'accès à l'assurance automobile au Québec

En vertu de l'article 170 de la *Loi sur l'assurance automobile*, le GAA a pour mandat de permettre l'accès à l'assurance obligatoire de responsabilité civile à tous les propriétaires de véhicules.

Pour diverses raisons, il peut arriver qu'un propriétaire de véhicule ne puisse trouver d'assureur qui accepte de lui émettre une police d'assurance. Pour remédier à cette situation et permettre au propriétaire d'un véhicule de respecter l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article 84 de la *Loi sur l'assurance automobile*, le GAA a mis en place un mécanisme d'accès à l'assurance par lequel il sert d'intermédiaire entre le propriétaire du véhicule et les assureurs. Ainsi, dès que le propriétaire du véhicule fait la démonstration au GAA qu'il n'a pu souscrire à une police d'assurance automobile garantissant sa responsabilité civile, le GAA met en branle le mécanisme de recherche d'un assureur pouvant répondre aux besoins du propriétaire du véhicule.

La tarification et la classification des risques

Au Québec, les assureurs automobile sont libres d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquat. Toutefois, sans pouvoir obliger ou interdire l'utilisation de certaines pratiques de tarification et de souscription, l'Autorité peut porter un jugement sur le bien-fondé du système et suggérer des améliorations. En vertu des articles 222.1 et 222.2 de la *Loi sur les assurances*, les assureurs sont d'ailleurs tenus de suivre des pratiques de gestion saine et prudente de même que de saines pratiques commerciales. Dans cette optique et afin d'énoncer ses attentes à l'égard des pratiques de gestion saine et prudente et des saines pratiques commerciales d'un assureur, l'Autorité est habilitée à émettre des lignes directrices en vertu des articles 325.0.1 et 325.0.2 de cette même loi. Les assureurs qui ne se conforment pas aux lignes directrices données par l'Autorité sont présumés ne pas suivre des pratiques de gestion saine et prudente.

Les manuels de tarification

L'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs qui font affaire au Québec à déposer auprès de l'Autorité leur manuel de tarification. Ce manuel est composé des documents de l'assureur définissant ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques.

Conformément à l'article 183 de cette même loi, les manuels de tarification déposés auprès de l'Autorité sont mis à la disposition du public pour consultation. La disponibilité de ces manuels permet notamment de promouvoir la concurrence de l'industrie de l'assurance automobile au Québec.

Le Plan statistique automobile du Québec

Par l'entremise du PSA, l'Autorité recueille des assureurs leurs données d'expérience en assurance automobile au Québec en matière de primes, de sinistres et de frais d'exploitation, selon la forme qu'elle prescrit. Sur la base de ces données, l'Autorité est en mesure de surveiller étroitement l'évolution et la rentabilité de l'industrie et d'émettre des recommandations, le cas échéant.

Le PSA est administré par le GAA en vertu d'un mandat que lui a confié l'Autorité conformément à la *Loi sur l'assurance automobile*.

Le Fichier central des sinistres automobiles

Le FCSA met à la disposition des assureurs automobile des renseignements sur tous les sinistres automobiles dans lesquels des conducteurs québécois ont été impliqués et qui ont fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Accessibles aux assureurs, ces renseignements[7] couvrent les six dernières années d'expérience de conduite d'un assuré.

Le FCSA contient des renseignements portant exclusivement sur des accidents ayant fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Par conséquent, il ne contient aucune information concernant les infractions au *Code de la sécurité routière* ou la perte de points d'inaptitude.

Dans la mesure où l'inscription au FCSA est obligatoire à la suite d'un accident et que ce fichier contient des renseignements personnels sur les conducteurs, des mécanismes ont été mis en place afin d'assurer la protection et l'exactitude des renseignements qu'il contient. En outre, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1), un titulaire de permis de conduire peut demander une confirmation et une rectification, le cas échéant, des données inscrites à son dossier au FCSA.

L'information consignée au FCSA permet aux assureurs de procéder à la vérification des déclarations de leurs clients au moment de la souscription de nouveaux risques ou des renouvellements. Cette consultation au FCSA n'est toutefois pas permise lors d'une demande de règlement de sinistre, par exemple.

La consultation du FCSA par les assureurs ne vise pas à détecter les bons ou les mauvais conducteurs. L'objectif des vérifications est plutôt de s'assurer de la véracité des renseignements obtenus préalablement de l'assuré lors de la souscription du risque. Notons qu'en vertu du *Code civil du Québec*, les assurés ont l'obligation de déclarer à leur assureur tous les sinistres dans lesquels ils ont été impliqués.

La consultation de l'information disponible au FCSA fait partie intégrante du processus de souscription des assureurs. L'utilité du FCSA dans la tarification réside donc dans la garantie qu'il offre aux assureurs de disposer d'une information crédible et objective pour la tarification. Ils s'assurent ainsi que les données utilisées correspondent bien aux définitions des critères de tarification relatifs au dossier de conduite et reflètent bien l'expérience de conduite de l'assuré. Le FCSA améliore l'équité dans le partage des risques et des primes, dans la mesure où un assuré peut difficilement tirer profit de son omission de déclarer un ou des sinistres au détriment des autres assurés.

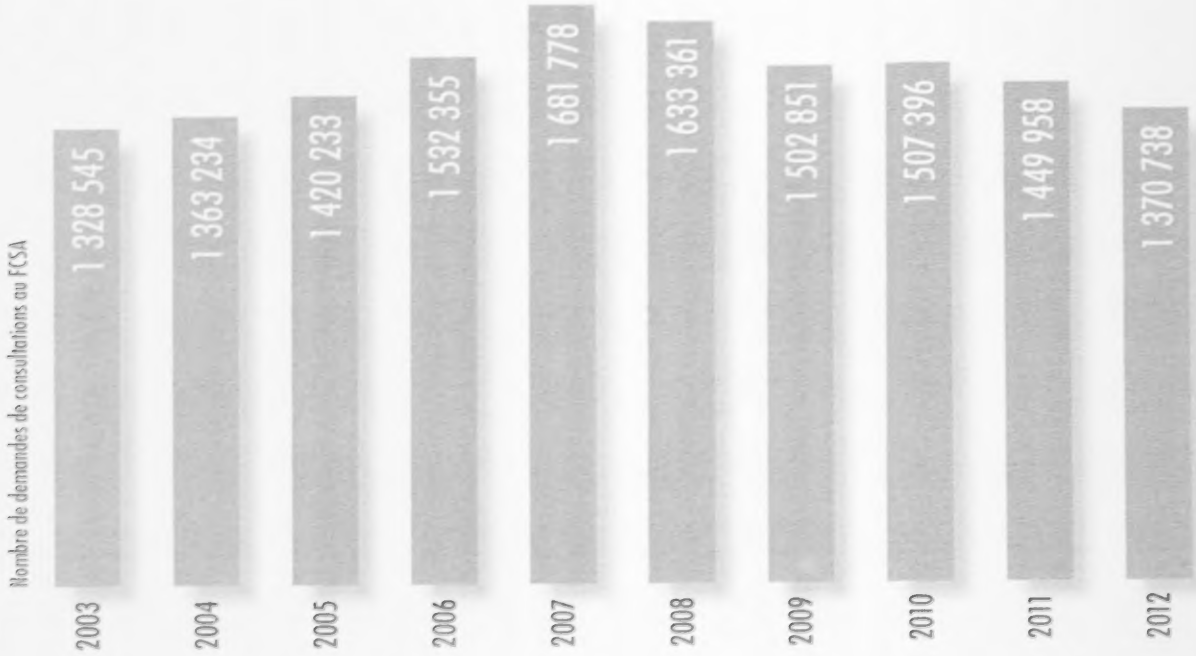
7 La liste des renseignements disponibles aux assureurs est prévue à l'article 179.1 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

Le graphique 1 démontre l'évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs pour les 10 dernières années. Au cours de la dernière année, on remarque que le nombre de consultations effectuées par les assureurs a diminué de 5,5 % par rapport à 2011. D'ailleurs, on observe également que le nombre de consultations au FCSA décroit depuis 2007, soit une baisse de 18,5 % au cours des cinq dernières années. Bien qu'il n'y ait pas de motifs précis expliquant ces diminutions, le fait que le marché de l'assurance automobile au Québec présente des baisses de tarifs depuis plusieurs années, favorisant ainsi les consommateurs à demeurer avec leur assureur au moment du renouvellement de leur police d'assurance automobile, peut être un motif. En effet, comme les assureurs consultent peu ou pas le FCSA lors des renouvellements, cette hypothèse peut expliquer en partie les diminutions des consultations au FCSA observées au cours des dernières années.

On constate également qu'un grand nombre de titulaires de permis de conduire demandent à consulter leur dossier au FCSA, que ce soit pour obtenir une confirmation des renseignements inscrits à leur sujet ou pour faire corriger de l'information. Le graphique 2 illustre bien cette évolution avec plus de 13 500 demandes en 2012, soit une hausse de 11 % par rapport à l'année 2011. Cette hausse peut s'expliquer, en partie, par la notoriété grandissante du FCSA. Par exemple, certaines entreprises ou sociétés qui procèdent à l'embauche de nouveaux chauffeurs demandent aux candidats de se présenter à l'entrevue d'embauche avec leur relevé de dossier de sinistre du FCSA. Aussi, des organismes qui offrent le service de partage de voitures demandent à tous les futurs membres de remettre une copie de leur relevé de dossier sinistre du FCSA lors de leur demande d'inscription. Ainsi, ces faits contribuent à la hausse des demandes au FCSA de la part des titulaires de permis de conduire.

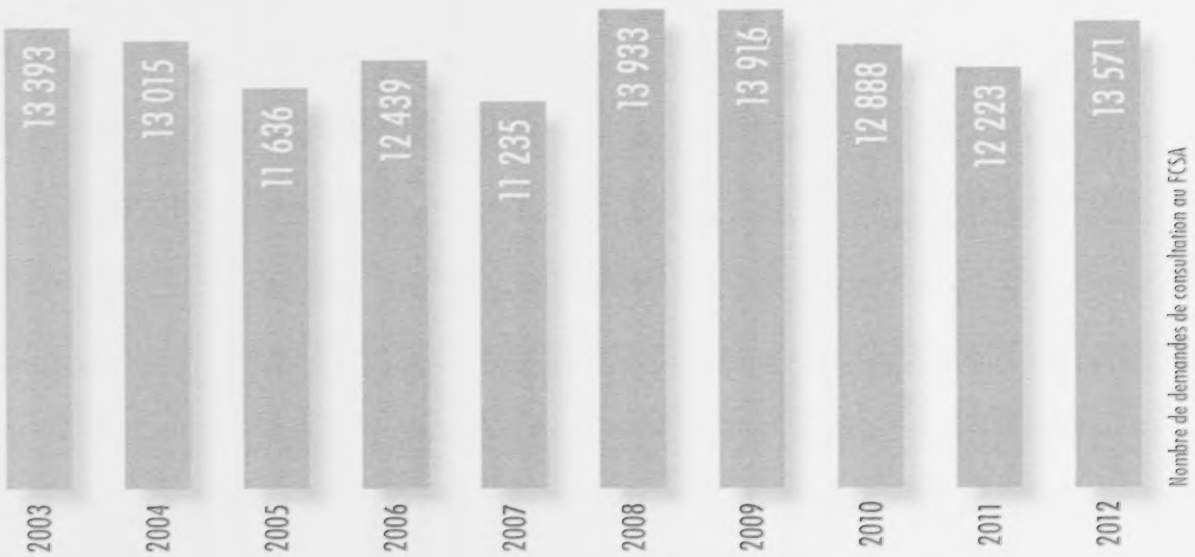
GRAPHIQUE 1

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs



GRAPHIQUE 2

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire



Partie 2

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2012

La Partie 2 expose une analyse de l'offre et de la demande dans le marché de l'assurance automobile au Québec en 2012. Elle fait également ressortir les principaux enjeux de ce marché et traite de la concurrence.

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance

Comme le démontre le tableau 1, le nombre d'assureurs[8] autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec est passé de 117 en 2011 à 119 en 2012. De nombreux changements ont eu cours durant l'année 2012. À cet effet, trois nouveaux assureurs à charte du Québec et deux nouveaux à charte du Canada se sont vu octroyer un permis pour exercer leurs activités au Québec, tandis qu'un assureur à charte du Québec et un autre à charte d'une autre province ont vu leur permis être annulé par l'Autorité. De plus, deux sociétés mutuelles d'assurances générales ont fusionné alors que quatre autres assureurs ont demandé des modifications à leurs raisons sociales.

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec

		Ayant souscrit	
Année	Autorisés à souscrire	Nombre	Pourcentage
2003	125	107	86 %
2004	126	108	86 %
2005	127	103	81 %
2006	128	103	81 %
2007	127	100	79 %
2008	120	96	80 %
2009	120	96	80 %
2010	119	98	82 %
2011	117	99	85 %
2012	119	93	78 %

8 La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance sont exclus de ce nombre.

Le tableau 2 présente le nombre d'assureurs automobile et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2

Ventilation du nombre et de la part de marché[9] des assureurs automobile au Québec selon leur charte

	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
Année	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
2003	53	54 %	4	2 %	42	41 %	26	3 %
2004	53	56 %	4	2 %	41	39 %	28	3 %
2005	53	58 %	4	1 %	42	38 %	28	3 %
2006	53	59 %	3	2 %	43	37 %	29	2 %
2007	53	60 %	3	2 %	43	36 %	28	2 %
2008	48	61 %	2	1 %	44	36 %	26	2 %
2009	48	62 %	2	0 %	44	36 %	26	2 %
2010	48	63 %	1	0 %	44	35 %	26	2 %
2011	48	64 %	1	0 %	44	34 %	24	2 %
2012	49	55 %	0	0 %	46	44 %	24	1 %

On observe qu'au cours des années 2003 à 2011, la part de marché des assureurs à charte du Québec augmentait continuellement pour atteindre 64 % en 2011. Toutefois, malgré la présence d'un assureur de plus en 2012, la part de marché des assureurs à charte du Québec a chuté de neuf points de pourcentage, et ce, au profit des assureurs à charte du Canada qui voient leur part de marché augmenter de 10 points de pourcentage. Cette diminution de la part de marché des assureurs à charte du Québec est la résultante directe de l'acquisition d'Axa Canada par Intact Corporation financière. En effet, cette transaction a fait en sorte qu'un important assureur à charte du Québec a été acquis par un assureur à charte du Canada.

En 2012, les assureurs à charte du Québec recueillent 55 % des 3 124 millions de dollars de primes souscrites en assurance automobile au Québec, tandis que les assureurs à charte du Canada en détiennent maintenant 44 %. Ces proportions sont pratiquement les mêmes que celles observées il y a 10 ans, soit durant l'année 2003. Malgré l'importante décroissance de leurs parts de marché, les assureurs à charte du Québec dominent toujours le marché québécois de l'assurance automobile.

9 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31*, Version finale, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les parts de marché et les primes directes souscrites présentées dans cette Partie ne tiennent pas compte du marché lié à la F.P.Q. 1F 5 – Assurance de remplacement. Toutefois, une section spécifique à ce marché est présentée à la Partie 4 de ce rapport.

Le tableau 3 présente l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution principal utilisé pour leur activité d'assurance automobile, et ce, respectivement pour le secteur de l'assurance des particuliers et celui des entreprises.

TABLEAU 3

Part de marché[10] des assureurs selon leur mode de distribution[11] pour le marché de l'assurance automobile des particuliers[12], le marché de l'assurance automobile des entreprises[13] et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec

	Assurance automobile des particuliers		Assurance automobile des entreprises		Total du marché	
Année	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
2003	54 %	46 %	14 %	86 %	47 %	53 %
2004	56 %	44 %	14 %	86 %	49 %	51 %
2005	58 %	42 %	14 %	86 %	50 %	50 %
2006	58 %	42 %	15 %	85 %	51 %	49 %
2007	58 %	42 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2008	59 %	41 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2009	59 %	41 %	14 %	86 %	52 %	48 %
2010	59 %	41 %	14 %	86 %	53 %	47 %
2011	62 %	38 %	15 %	85 %	55 %	45 %
2012	63 %	37 %	14 %	86 %	57 %	43 %

Ces données indiquent qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs directs ont graduellement accru leur présence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, leur part de marché a augmenté de 10 points de pourcentage. La croissance marquée du volume de primes de ces assureurs fait en sorte qu'ils dominent ce marché au Québec avec une part de marché de 57 % comparativement à 43 % pour les assureurs distribuant leurs produits par l'intermédiaire de courtiers. Cette année, c'est une hausse de deux points de pourcentage que l'on observe de la part des assureurs directs pour le total du marché, tandis qu'elle est de un point de pourcentage pour le secteur de l'assurance automobile des particuliers. Les assureurs directs dominent le secteur de l'assurance automobile des particuliers avec une part de marché de 63 % pour l'année 2012. Toutefois, les assureurs par courtiers continuent d'afficher une présence marquée dans le secteur de l'assurance automobile des entreprises avec une part de marché de 86 % comparativement à 14 % pour les assureurs directs. C'est la même répartition que l'on observait il y a 10 ans.

10 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
11 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.
12 L'assurance automobile des particuliers couvre les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.
13 L'assurance automobile des entreprises couvre les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

Le tableau 4 présente les différentes parts de marché des assureurs pour les 10 dernières années en fonction du mode de distribution et des différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile.

TABLEAU 4

Part de marché[14] des assureurs selon leur mode de distribution[15] pour les différentes catégories de risque[16] liées à l'assurance automobile au Québec

	Assurance des particuliers								Assurance des entreprises					
	VT		MC		MN		TT		VU		VP		AR	
	Distribution		Distribution		Distribution		Distribution		Distribution		Distribution		Distribution	
Année	directe	par courtiers	directe	par courtiers	directe	par courtiers	directe	par courtiers	directe	par courtiers	directe	par courtiers	directe	par courtiers
2003	54 %	46 %	25 %	75 %	39 %	61 %	46 %	54 %	14 %	86 %	54 %	46 %	12 %	88 %
2004	57 %	43 %	26 %	74 %	41 %	59 %	47 %	53 %	15 %	85 %	60 %	40 %	11 %	89 %
2005	58 %	42 %	29 %	71 %	41 %	59 %	49 %	51 %	22 %	78 %	60 %	40 %	9 %	91 %
2006	59 %	41 %	28 %	72 %	40 %	60 %	50 %	50 %	21 %	79 %	55 %	45 %	10 %	90 %
2007	59 %	41 %	29 %	71 %	36 %	64 %	51 %	49 %	20 %	80 %	45 %	55 %	11 %	89 %
2008	59 %	41 %	31 %	69 %	43 %	57 %	51 %	49 %	21 %	79 %	41 %	59 %	10 %	90 %
2009	59 %	41 %	32 %	68 %	42 %	58 %	51 %	49 %	22 %	78 %	41 %	59 %	8 %	92 %
2010	60 %	40 %	34 %	66 %	44 %	56 %	52 %	48 %	22 %	78 %	39 %	61 %	8 %	92 %
2011	63 %	37 %	37 %	63 %	46 %	54 %	54 %	46 %	24 %	76 %	41 %	59 %	7 %	93 %
2012	63 %	37 %	39 %	61 %	50 %	50 %	57 %	43 %	25 %	75 %	42 %	58 %	5 %	95 %

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

Les données du tableau 4 montrent que la progression des parts de marché des assureurs directs dans le secteur de l'assurance automobile des particuliers au cours des 10 dernières années s'est manifestée de façon similaire dans chacune des catégories qui composent ce secteur, soit de neuf points de pourcentage pour les voitures de tourisme, 11 points de pourcentage pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain et de 14 points de pourcentage pour les motocyclettes. De plus, l'année 2012 présente des progressions des parts de marché des assureurs directs de deux, quatre et trois points de pourcentage respectivement pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain, tandis que la répartition est demeurée la même pour les voitures de tourisme.

14 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

15 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

16 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

Pour le secteur de l'assurance automobile des entreprises, les assureurs par courtiers dominent largement les catégories des véhicules utilitaires et celles des autres risques. En 2012, leurs parts de marché sont respectivement de 75 % et 95 %, comparativement à 25 % et 5 % pour les assureurs directs. De plus, les assureurs par courtiers dominent le marché des véhicules publics depuis maintenant six ans. D'ailleurs, pour ce secteur, ils présentent une croissance de 12 points de pourcentage au cours des 10 dernières années et affichent maintenant une part de marché de 58 %.

Bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 5 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font affaire au Québec.

TABLEAU 5

Part du marché[17] québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile

	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
Année	1	3	5	10	15
2003	19 %	46 %	61 %	80 %	92 %
2004	19 %	46 %	61 %	82 %	93 %
2005	19 %	46 %	63 %	83 %	95 %
2006	18 %	46 %	63 %	84 %	95 %
2007	18 %	46 %	63 %	84 %	94 %
2008	18 %	45 %	63 %	84 %	94 %
2009	17 %	45 %	64 %	85 %	94 %
2010	17 %	46 %	65 %	86 %	94 %
2011	17 %	46 %	65 %	86 %	94 %
2012	31 %	59 %	74 %	90 %	96 %

Les données de ce tableau indiquent que les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui faisaient affaire au Québec en 2012 ont recueilli 96 % des 3 124 millions de dollars de primes souscrites en assurance automobile, soit deux points de pourcentage de plus que la proportion observée au cours des cinq dernières années. Pour l'année 2012, on observe un portrait complètement différent de celui des neuf dernières années. En effet, la part de marché du plus important assureur ou groupe d'assureurs a pratiquement doublé, passant de 17 % à 31 %[18], tandis que les trois assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants ont augmenté leur part de marché de 13 points de pourcentage pour atteindre maintenant 59 %. De plus, on observe que les cinq assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants détiennent pratiquement les trois quarts du marché avec une proportion de 74 %. Ces résultats découlent directement des nombreuses transactions (acquisition, fusions) qui ont eu lieu durant la dernière année, contribuant à augmenter la concentration du marché de l'assurance automobile au Québec.

17 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

18 Notons que le Bureau de la concurrence du Canada a fixé à 35 % le niveau maximum de concentration qu'une entité peut détenir dans un marché sans pour autant en affecter la concurrence.

Afin d'analyser cette concentration plus en détail, le tableau 6 présente un autre index de concentration, soit l'index d'Herfindahl-Hirschman (HHI)[19] pour chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile.

Selon cet index, il est généralement reconnu qu'un index HHI inférieur à 1 500 indique que le marché n'est pas concentré, tandis qu'un index HHI qui se situe entre 1 500 et 2 500 indique la présence d'une concentration modérée, alors qu'un marché fortement concentré présentera un index supérieur à 2 500. Ainsi, en 2012, on observe un index HHI de 1 539 pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec faisant en sorte que ce marché est qualifié de modérément concentré. Toutefois, on observe la présence d'un marché fortement concentré pour le secteur des motocyclettes puisque l'index de ce secteur est de 2 754 en 2012.

TABLEAU 6

Index de concentration Herfindahl-Hirschman pour chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

Index Herfindahl-Hirschman								
		Catégories de risque[20]						
Année	Total du marché	VT	MC	MN	TT	VU	VP	AR
2003	964	1 101	1 314	1 477	1 153	1 277	2 172	1 294
2004	990	1 145	1 265	1 587	1 158	1 339	2 428	1 303
2005	1 008	1 182	1 195	1 570	1 208	1 101	2 486	1 159
2006	1 006	1 165	1 284	1 478	1 284	1 057	2 588	1 191
2007	997	1 151	1 361	1 283	1 342	1 053	2 393	1 093
2008	986	1 124	1 430	1 456	1 354	981	2 412	1 126
2009	997	1 120	1 485	1 538	1 371	1 050	1 904	1 175
2010	1 009	1 120	1 510	1 473	1 289	1 053	1 995	1 307
2011	1 019	1 128	1 542	1 433	1 246	1 003	2 134	1 319
2012	1 539	1 570	2 754	1 643	1 923	1 433	3 559	2 379

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

19 L'index HHI est une mesure de la taille des entreprises par rapport à l'industrie et représente un indicateur de l'intensité de la concurrence dans le marché. Il est défini comme la somme des carrés des parts de marché de toutes les entreprises présentes dans un marché donné.

20 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit les définitions de ces catégories de risque.

Le tableau 7 présente la part de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en 2012 pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile et montre leur évolution sur une période de 10 ans. En examinant la composition de ces groupes à l'aide de l'annexe B, on observe que le marché est en réalité dominé par 69 sociétés d'assurance, soit 58 % du nombre total d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec.

TABLEAU 7

Évolution des parts de marché[21] des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec[22]

	Part de marché (%)									
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
1. Intact Corporation financière	30,7	17,2	17,2	17,3	17,5	17,9	18,2	18,8	19,3	18,9
2. Desjardins Groupe d'assurance générales	17,3	16,8	16,4	16,4	16,4	16,6	16,8	16,6	16,3	16,1
3. La Capitale Groupe financier	10,8	10,5	10,4	10,1	9,9	9,7	9,5	9,2	7,3	6,8
4. Aviva Canada	7,6	8,1	8,3	8,4	7,5	7,3	7,3	7,4	7,6	8,1
5. Groupe Promutuel	7,2	6,9	7,0	7,1	7,1	7,5	6,6	7,0	6,6	6,3
6. Royal & Sun Alliance	4,3	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7
7. Industrielle Alliance	3,8	3,5	3,2	2,8	2,6	2,4	2,3	2,1	2,0	1,9
8. SSQ - Générales	3,4	3,2	3,1	3,0	2,9	2,6	2,4	2,2	2,0	1,7
9. Meloche Monnex	3,1	3,3	3,6	3,7	3,7	3,7	3,8	3,9	3,9	3,3
10. Allstate	2,1	2,0	2,0	2,1	2,3	2,6	2,7	2,7	2,9	2,9
11. Wawanesa	1,5	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,2	2,5
12. Northbridge	1,4	1,2	1,3	1,4	1,6	1,5	2,6	3,0	3,0	2,9
13. Groupe Economical	1,4	1,3	1,3	1,4	1,7	2,3	2,6	2,7	2,7	2,8
14. Zurich	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,3	1,5	1,5	1,4	1,4
15. Groupe Ledor	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.

Le tableau 7 illustre la maturité et la stabilité du marché québécois de l'assurance automobile. En effet, pour un assureur ou un groupe d'assureurs donné, il semble très difficile d'augmenter ses parts de marché et cette croissance doit nécessairement se faire au détriment de ses compétiteurs ou par l'acquisition de l'un d'eux.

21 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

22 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B.

Le tableau 8 présente l'évolution des primes directes souscrites pour les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs. Cette année, quelques changements sont à signaler au sein des 15 premiers rangs. En effet, compte tenu de l'acquisition d'Axa Canada par Intact Corporation financière, cela a fait en sorte que les assureurs ou groupes d'assureurs classés au 4e, 5e et 6e rang ont tous amélioré leur position d'un rang. Toutefois, l'ordre dans lequel on trouve les cinq premiers assureurs ou groupes d'assureurs est demeuré le même depuis les neuf dernières années. On observe également que le groupe Royal & Sun Alliance a fait un bond important en 2012 passant du 19e rang au 6e rang, en grande partie attribuable à l'achat de l'Union Canadienne. Ainsi, son volume de primes directes souscrites en assurance automobile a augmenté de près de 706 % en 2012. Parmi les meilleures croissances en 2012, outre celle du groupe Royal & Sun Alliance (706 %), celle d'Intact Corporation financière (81 %) et celle du Groupe Northbridge (24 %) arrivent en tête de liste. La croissance d'Intact Corporation financière provient principalement des acquisitions d'Axa Canada et de Jevco. Enfin, on note que Wawanesa et Zurich ont vu leur volume de primes automobiles diminuer respectivement de 16 % et 12 % en 2012.

TABLEAU 8

Évolution des primes[23] des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec[24]

	Primes directes souscrites (en millions)									
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
1. Intact Corporation financière	960	530	534	533	537	545	545	570	581	544
2. Desjardins Groupe d'assurance générales	541	519	509	504	504	504	502	502	492	464
3. La Capitale Groupe financier	337	324	321	310	304	294	283	278	220	195
4. Aviva Canada	238	249	258	260	231	221	218	225	228	234
5. Groupe Promutuel	226	213	216	219	218	229	197	211	200	182
6. Royal & Sun Alliance	135	17	17	15	14	15	15	16	17	21
7. Industrielle Alliance	119	109	99	87	79	74	70	65	61	53
8. SSQ - Générales	106	100	97	94	88	80	71	68	62	48
9. Meloche Monnex	98	103	113	114	113	112	112	119	119	96
10. Allstate	65	62	63	65	71	78	82	82	87	83
11. Wawanesa	47	56	60	60	59	59	60	59	66	73
12. Northbridge	44	36	41	43	50	47	78	90	89	83
13. Groupe Economical	43	41	40	45	54	69	79	81	81	79
14. Zurich	28	32	33	33	35	39	43	47	42	39
15. Groupe Ledor	27	24	25	25	27	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.

Finalement, malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre limité d'assureurs ou groupes d'assureurs, on constate que l'offre d'assurance automobile, même si elle a peu varié ces dernières années, demeure abondante et diversifiée permettant aux consommateurs québécois d'y trouver les produits répondant le mieux à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

23 Les données liées aux primes directes souscrites en assurance automobile au Québec sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

24 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B.

La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec

Malgré l'augmentation de la concentration, la concurrence demeure présente dans le marché québécois de l'assurance automobile et les stratégies déployées par les assureurs pour attirer l'attention et rejoindre les consommateurs sont nombreuses.

Tout d'abord, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio, des revues spécialisées, des panneaux publicitaires et d'Internet. Cette multitude d'efforts publicitaires illustre un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses promotions et offres de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables. Les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de se démarquer de leurs concurrents. Au cours des dernières années, certains assureurs ont d'ailleurs procédé au développement d'offres de produits et services connexes à l'assurance automobile, tel les programmes d'assistance comme l'assistance juridique ou routière entre autres. Tous ces services d'assistance favorisent la fidélisation de la clientèle, car il est démontré que les assureurs obtiennent un meilleur taux de rétention pour les assurés qui y adhèrent.

Aussi, certains assureurs s'associent à différentes fédérations ou associations afin d'avoir un meilleur accès à leurs membres et de cibler leurs publicités en fonction de divers avantages et rabais de primes offerts à leurs membres. D'autres vont afficher une présence plus soutenue lors de la présentation de divers salons, comme ceux de l'automobile, des véhicules récréatifs ou celui de la motocyclette. On remarque également que des assureurs participent à des campagnes de sensibilisation visant les consommateurs, s'associent avec différents partenaires commerciaux ou encore ont développé dans Internet de nouvelles applications de soumission d'assurance simples et performantes ou encore des applications permettant à l'assuré de suivre en temps réel toutes les étapes de son règlement de sinistre.

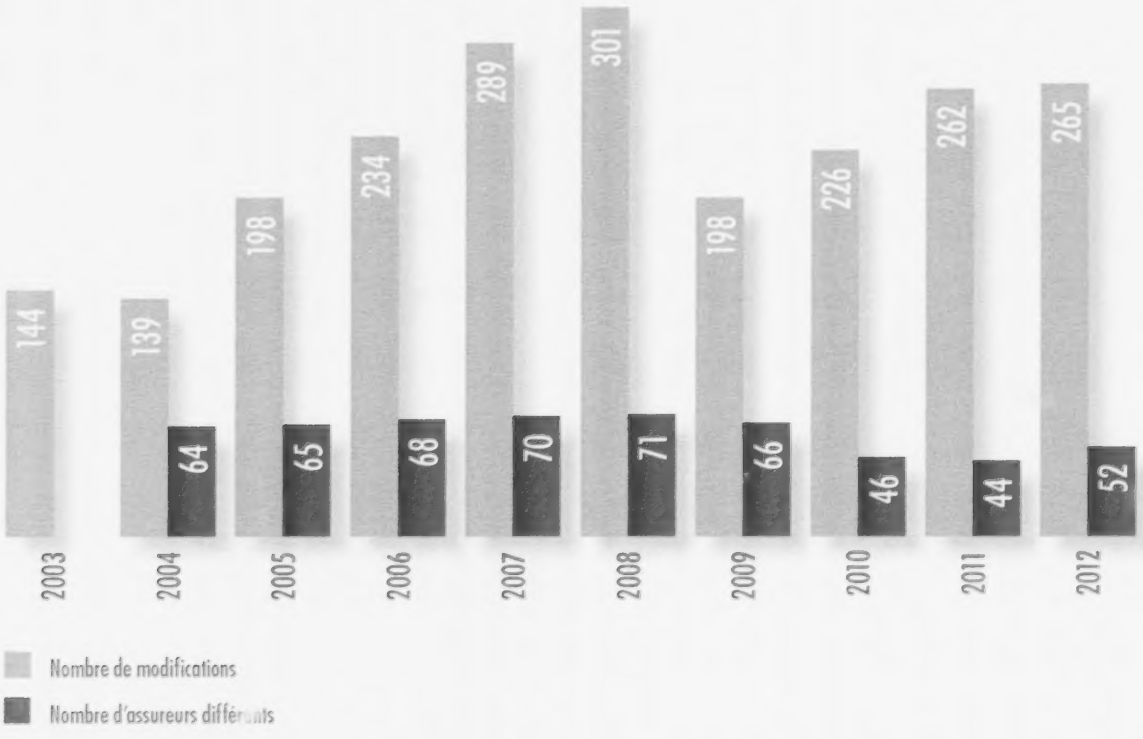
De plus en plus d'assureurs s'affichent sur le Web et cette décision est motivée notamment par la croissance de l'utilisation d'Internet à des fins transactionnelles au Québec. Par conséquent, les assureurs souhaitent répondre aux besoins exprimés par la clientèle en leur offrant une plus grande flexibilité. Par ces actions, les assureurs cherchent à se rapprocher davantage de la clientèle dans le but de développer de nouveaux marchés et d'atteindre par exemple une clientèle plus jeune. D'ailleurs, on remarque que certains assureurs utilisent de plus en plus les différents médias sociaux tandis que d'autres font une utilisation plus accrue des courriels et des différents blogues pour rejoindre les consommateurs.

Les modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent aussi que chacun cherche à adapter ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité et son positionnement dans le marché. À cet effet, en 2012, l'Autorité a reçu 265 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile, soit une hausse de 1 % par rapport à 2011[25]. Le graphique 3 présente l'évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité au cours des 10 dernières années.

25 L'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs à déposer auprès de l'Autorité toute modification apportée à leur manuel de tarification.

GRAPHIQUE 3

Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité



Le grand nombre d'assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification d'une année à l'autre constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance automobile demeure actif et qu'il est en constante évolution. En 2012, 52 assureurs ont apporté des modifications à leurs manuels de tarification, soit une hausse de 18 % par rapport à 2011.

Il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs pour des profils d'assuré identiques, à un moment donné, indiquent également une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 9 montre de tels écarts entre assureurs dans le marché québécois.

TABLEAU 9

Comparaison des primes[26] d'assurance automobile offertes par différents assureurs[27] au Québec pour différents profils d'assuré[28]

Profils d'assuré	Assureurs												Écart
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	MAX/ MIN
N° 1	3 369 $	2 463 $	1 491 $	2 302 $	2 242 $	1 715 $	2 767 $	3 657 $	2 371 $	1 464 $	2 294 $	2 263 $	150 %
N° 2	2 216 $	1 729 $	1 099 $	1 462 $	1 409 $	1 447 $	2 134 $	1 967 $	1 506 $	1 239 $	1 548 $	1 394 $	102 %
N° 3	1 999 $	1 619 $	1 070 $	1 479 $	1 507 $	1 089 $	1 712 $	3 016 $	1 523 $	940 $	1 200 $	1 219 $	221 %
N° 4	1 495 $	1 172 $	1 106 $	946 $	1 333 $	1 320 $	1 457 $	2 390 $	978 $	1 133 $	1 052 $	925 $	158 %
N° 5	612 $	813 $	664 $	680 $	715 $	754 $	936 $	429 $	700 $	695 $	601 $	596 $	118 %
N° 6	399 $	423 $	401 $	297 $	333 $	459 $	477 $	307 $	306 $	430 $	355 $	293 $	63 %
N° 7	465 $	453 $	535 $	304 $	485 $	623 $	610 $	490 $	313 $	579 $	459 $	357 $	105 %
N° 8	320 $	457 $	474 $	451 $	384 $	515 $	470 $	362 $	464 $	515 $	329 $	308 $	67 %
N° 9	519 $	661 $	608 $	706 $	571 $	668 $	788 $	395 $	727 $	668 $	583 $	543 $	99 %
N° 10	645 $	614 $	589 $	506 $	580 $	805 $	931 $	499 $	521 $	805 $	680 $	536 $	87 %

Les 12 assureurs présentés dans ce tableau représentent plus de 57 % du total des primes directes souscrites pour les voitures de tourisme en 2012.

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré en 2012 peut grandement varier d'un assureur à l'autre[29]. On y observe qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur H est celui qui offre la prime la plus basse pour les assurés nos 5, 9 et 10, tout en étant moins compétitif pour les autres profils d'assuré, même qu'il offre la prime la plus élevée pour les profils nos 1, 3 et 4.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. En effet, les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux. Par exemple, le tableau 9 révèle que l'assuré n° 6 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assuré.

On présume que la clientèle prisée par une majorité d'assureurs aura plus de choix, tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections pourraient être plus difficiles à obtenir, la prime d'assurance qui leur sera demandée pouvant leur paraître élevée.

26 Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assuré.
27 Les assureurs désignés, de A à L, sont les mêmes pour les 10 profils d'assuré présentés et ces profils représentent des gens de tout âge provenant des régions principales du Québec et possédant les marques de véhicule les plus populaires.
28 Ces primes ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Des variations plus ou moins élevées ont été constatées avec d'autres assureurs et d'autres profils que ceux présentés au tableau 9.
29 Pour l'assuré n° 3, on constate un écart de 221 %, soit de 2 076 $ entre les assureurs H et J.

Par ailleurs, différents indices laissent entrevoir que la concurrence se manifeste également dans les autres secteurs que celui des voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules utilitaires et des véhicules divers[30]. Cette tendance observée au cours des dernières années s'est poursuivie en 2012. Les assureurs ont apporté de nombreuses modifications à leurs manuels de tarification et ont consulté régulièrement les manuels de tarification à l'Autorité pour ces catégories de risque au cours de la dernière année.

En conclusion, l'analyse révèle que dans son ensemble le marché québécois de l'assurance automobile est demeuré concurrentiel en 2012 et que la présence soutenue d'assureurs dans plus de segments de l'assurance automobile continue d'accentuer cette concurrence, et ce, au profit des consommateurs québécois.

La demande d'assurance automobile

La demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés ainsi qu'à l'âge moyen du parc automobile. Aussi, les consommateurs propriétaires d'un véhicule récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus étendue que les propriétaires d'un véhicule plus âgé. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » pour un véhicule récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection ou pourraient ne pas y avoir accès pour un véhicule plus âgé. De plus, lorsqu'un créancier est partie au contrat, il exigera généralement que le consommateur ayant contracté le prêt automobile se procure une protection d'assurance complète pour la durée du prêt.

La demande d'assurance automobile est également liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. Avec le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes âgées de 66 à 85 ans sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile, contribuant aussi au maintien de la demande d'assurance.

Le tableau 10 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, et de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

TABLEAU 10

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec[31]

	Voitures de tourisme[32]		Tous véhicules combinés[33]	
Année	Âge moyen	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre (en milliers)
2003	7,2	3 976	7,8	4 675
2004	7,1	4 081	7,7	4 821
2005	7,1	4 157	7,7	4 877
2006	7,1	4 257	7,7	5 012
2007	7,1	4 356	7,8	5 208
2008	7,0	4 456	7,7	5 265
2009	7,0	4 551	7,8	5 408
2010	7,1	4 668	7,9	5 530
2011	7,1	4 726	7,9	5 628
2012	7,2	4 817	8,0	5 733

30 Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

31 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2012 (2011, 2010, 2009, 2008 et 2007). Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ. Le nombre de véhicules souscrits provient du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

32 Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.

33 Comprend les voitures de tourisme et tous les autres types de véhicules à l'exception des véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration.

Le tableau 10 indique que le marché québécois de l'assurance automobile continue de prendre de l'expansion depuis quelques années. En effet, le nombre de véhicules a augmenté de façon considérable au cours des 10 dernières années, soit de 21 % pour les voitures de tourisme et de 23 % pour l'ensemble des véhicules. Toutefois, après que l'âge moyen des véhicules soit demeuré au même niveau au cours des deux dernières années, il s'est accru en 2012.

La demande en assurance automobile continue de croître. En 2012, le nombre de voitures de tourisme pour lequel une assurance a été souscrite a augmenté de 1,9 % par rapport à 2011 et on observe la même augmentation pour l'ensemble des véhicules.

Quant au tableau 11 il illustre une progression intéressante du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des motocyclettes avec une évolution de 3,9 % par rapport à l'année 2011. On note des augmentations de 2,7 %, 2,5 % et 1,5 %, respectivement pour les catégories de risque des véhicules utilitaires, des véhicules publics et des véhicules tout-terrain. En ce qui a trait aux motoneiges, après avoir vu le nombre de véhicules souscrits augmenter considérablement de 14,5 % en 2011, ce dernier diminue de 2,4 % en 2012. Observée sur une période de 10 ans, l'évolution du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des motoneiges s'est traduite par une augmentation de plus de 60 %.

Pour la même période, on observe un accroissement de 55 % et 43 % respectivement pour les motocyclettes et les véhicules tout-terrain, tandis qu'il est de 21% et 23 % pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des véhicules. Seules les catégories de risque des véhicules utilitaires et des véhicules publics présentent des baisses respectives du nombre de véhicules souscrits de 4 % et 25,4 % au cours de cette même période.

TABLEAU 11

Nombre de véhicules[34] souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec

	Catégories de risque[35]					
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2003	3 975 734	139 380	110 426	200 279	234 446	15 061
2004	4 080 848	154 118	124 731	215 144	237 383	8 747
2005	4 156 906	166 742	128 855	229 038	185 743	9 775
2006	4 256 789	175 727	132 807	241 739	195 234	9 616
2007	4 356 498	184 942	198 672	252 655	204 963	10 709
2008	4 456 384	193 597	122 543	263 663	217 791	11 251
2009	4 550 922	195 032	168 964	270 031	212 403	10 987
2010	4 667 694	199 725	158 324	276 927	215 524	11 381
2011	4 726 221	207 990	181 304	282 122	219 322	10 954
2012	4 817 288	216 012	176 979	286 455	225 124	11 232

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

34 Les données liées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 20121231, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
35 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit les définitions de ces catégories de risque.

Dans le tableau 12, on observe que le nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 85 ans augmente continuellement depuis 2003. Ce nombre est passé de 6 millions en 2003 à plus de 6,5 millions en 2012, soit une hausse de plus de 9 %. De plus, on remarque que la progression de la population âgée de 66 à 85 ans excède de façon marquée celle de la population âgée de 16 à 65 ans.

Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 11,6 % au cours des 10 dernières années, ce qui en fait une autre indication importante de la hausse de la demande en assurance automobile.

TABLEAU 12

Nombre de personnes au Québec[36] en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire[37] pour l'ensemble du Québec

	Nombre de personnes au Québec			
Année	de 16 à 65 ans (en milliers)	de 66 à 85 ans (en milliers)	de 16 à 85 ans (en milliers)	Nombre de titulaires de permis de conduire (en milliers)
2003	5 170	851	6 021	4 656
2004	5 207	864	6 071	4 725
2005	5 244	879	6 123	4 777
2006	5 285	896	6 181	4 841
2007	5 327	918	6 245	4 909
2008	5 367	942	6 309	4 974
2009	5 409	969	6 378	5 028
2010	5 450	999	6 449	5 106
2011	5 480	1 030	6 511	5 156
2012	5 509	1 066	6 575	5 195

Le fait que les personnes conduisent maintenant leur véhicule à un âge plus avancé est une explication additionnelle de cette hausse. De nos jours, une plus grande proportion des personnes âgées de plus de 65 ans conduisent. Cette réalité et le vieillissement de la population font en sorte que la proportion des véhicules assurés attribués à ce groupe d'âge est passée de 12 % à 16 % depuis 10 ans[38].

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a amené les assureurs à innover dans les produits offerts afin de rejoindre cette clientèle.

La demande d'assurance continue également de croître en raison notamment de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur.

36 Le nombre de personnes provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.
37 Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2012 (2011, 2010, 2009, 2008 et 2007), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ.
38 En 2003, 475 964 véhicules étaient souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, tandis qu'en 2012 ce nombre était de 777 585. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Partie 3

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2012

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément déterminant de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Cette partie présente l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2012 et traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation par rapport aux dépenses qui y sont liées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. La rentabilité est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile.

L'objectif de l'analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Une tarification est qualifiée d'adéquate lorsqu'elle permet à l'assureur de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables en tenant compte du niveau de risque associé à la vente d'un produit dont on ne connaît pas le coût avant sa mise en marché.

Par ailleurs, l'évaluation de la prime demandée est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Étant donné que les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels liés aux opérations ne soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement correspondent précisément au montant des dépenses est à peu près nulle.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart des frais d'exploitation et des sinistres avec les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour qu'elle soit appropriée, l'importance de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre en quelque sorte à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année.

À titre d'exemple, les conditions météorologiques ont un impact direct sur les résultats en assurance automobile. Par exemple, un hiver rigoureux avec de fortes précipitations de neige détériorant du coup les conditions routières, ont un impact sur les réclamations. De fortes tempêtes de vent ou de grêle occasionnent également des dommages aux véhicules, influençant ainsi la fréquence et la sévérité des dommages. Comme dernier exemple, la pluie peut affecter grandement l'expérience pour la catégorie de risque des motocyclettes. En effet, en présence d'un été pluvieux, les motocyclistes utilisent moins leur véhicule, ce qui peut entraîner une diminution des sinistres, donc une amélioration de l'expérience. En somme, le caractère imprévisible des conditions météorologiques accroît la difficulté des assureurs à estimer le coût des sinistres futurs.

L'assurance est donc un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faudrait pas conclure pour autant que les primes n'étaient pas adéquates cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement liés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. On pense à la concurrence, aux stratégies commerciales ainsi qu'aux résultats dans les autres catégories d'assurance[39] qu'ils souscrivent et dans les autres régions dans lesquelles ils exercent des activités. Bien que ces facteurs soient difficilement quantifiables, ils doivent néanmoins être considérés dans l'interprétation des résultats.

L'évolution globale des résultats

Le tableau 13 présente les résultats[40] des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 2003 à 2012.

Pour les raisons mentionnées précédemment, les résultats présentés dans cette section doivent être interprétés avec prudence. Néanmoins, les conclusions de la présente analyse demeurent valables et sont conformes à la réalité du marché de l'assurance automobile au Québec.

Les résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 82 % des primes souscrites totales en 2012, et pour l'ensemble des véhicules assurés, comprenant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 13 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue continuellement et qu'au cours des 10 dernières années, son niveau des bénéfices s'est maintenu à plus de 10 % des primes acquises pour les années 2003 à 2011 pour l'ensemble des véhicules. En 2012, il est légèrement inférieur à 10 %. En ce qui concerne les voitures de tourisme, le niveau des bénéfices a chuté sous la barre des 10 % en 2011 et en 2012.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement liés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicule. Le tableau 13 montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme est pratiquement demeuré au même niveau que celui de 2011, il présente une légère hausse de 0,5 % en 2012. De plus, on remarque également que depuis quelques années, il y a eu très peu de variation dans le montant total des primes acquises. Cette situation s'explique en grande partie par le fait que le marché présente des baisses continuelles de primes comme il est indiqué dans la Partie 4 de ce rapport. Toutefois, comme le marché présente une croissance de la demande d'assurance entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire, le montant des primes acquises a connu une progression de près de 14 % depuis 2003 pour cette catégorie de véhicule.

De fait, le tableau 10 de la Partie 2 montre une progression de 21 % du nombre de voitures de tourisme assurées en 2012 par rapport à 2003, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant des primes acquises. Toutefois, tel qu'il a été mentionné précédemment, la progression des primes acquises tend à diminuer au cours des dernières années, conséquence directe des baisses de tarifs présentées par l'industrie au cours des 10 dernières années, comme l'indique le tableau 19 de la Partie 4. Cette diminution explique en partie la faible croissance des primes acquises observée cette année.

39 La majorité des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans les autres provinces canadiennes et dans d'autres catégories d'assurance.

40 Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du PSA publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 13

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec

	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Primes souscrites (en M$)										
- Voitures de tourisme	2 565	2 535	2 550	2 526	2 509	2 465	2 418	2 406	2 402	2 311
- Tous véhicules[41]	3 124	3 094	3 104	3 076	3 067	3 041	3 029	3 028	3 014	2 886
Primes acquises (en M$)										
- Voitures de tourisme	2 550	2 537	2 539	2 515	2 493	2 442	2 405	2 409	2 361	2 243
- Tous véhicules	3 110	3 095	3 091	3 061	3 057	3 023	3 013	3 024	2 956	2 803
Revenus										
Primes acquises (%)[42]										
- Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
- Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%)[43]										
- Voitures de tourisme	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1
- Tous véhicules	1,0	0,9	0,8	0,7	1,0	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1
Total des revenus										
- Voitures de tourisme	101,0	100,9	100,8	100,7	101,0	101,5	101,4	101,1	101,0	101,1
- Tous véhicules	101,0	100,9	100,8	100,7	101,0	101,5	101,4	101,1	101,0	101,1
Dépenses										
Sinistres (%)[44]										
- Voitures de tourisme	62,6	62,0	59,1	61,7	63,7	63,3	61,5	60,5	59,2	60,9
- Tous véhicules	61,8	59,9	57,1	59,4	62,0	61,4	59,1	58,4	58,0	60,0
Frais d'exploitation (%)[45]										
- Voitures de tourisme	30,1	29,9	28,7	27,3	27,0	27,1	26,7	25,7	26,1	25,5
- Tous véhicules	30,1	29,9	28,7	27,3	27,0	27,0	26,7	25,8	26,2	25,5
Total des dépenses										
- Voitures de tourisme	92,7	91,8	87,9	89,0	90,8	90,4	88,2	86,2	85,3	86,5
- Tous véhicules	91,8	89,8	85,9	86,7	89,0	88,5	85,8	84,1	84,2	85,6
Bénéfice (perte) (%)[46]										
- Voitures de tourisme	8,3	9,1	12,9	11,7	10,2	11,1	13,2	14,9	15,7	14,6
- Tous véhicules	9,2	11,1	14,9	14,0	12,0	13,0	15,6	17,0	16,8	15,5
Bénéfice (perte) sur 10 ans (%)[47]										
- Tous véhicules	13,9	14,4	14,4	13,4	12,2	10,8	9,4	8,3	7,2	6,2
Bénéfice (perte) sur 20 ans (%)[48]										
- Tous véhicules	10,3	10,3	9,9	9,5	8,4	7,8	7,0	5,9	4,6	3,7

41 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicule, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.
42 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.
43 Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois (source : Banque du Canada).
44 Les sinistres incluent tous les frais de règlement.
45 Les frais d'exploitation de l'année 2012 sont estimés.
46 Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.
47 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de dix ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2012 représente le bénéfice réalisé de 2003 à 2012.
48 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de vingt ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2012 représente le bénéfice réalisé de 1993 à 2012.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. De façon générale, les résultats de l'industrie de l'assurance de dommages, et plus particulièrement ceux de l'assurance automobile, ne sont pas étroitement liés aux fluctuations des cycles économiques. Ces revenus pour le secteur de l'assurance automobile au Québec ont peu d'effets sur la variation dans les revenus globaux, ainsi que sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans.

Dans l'estimation des valeurs minimales des revenus de placement pour l'année 2012, on observe une légère augmentation des revenus de placement par rapport à l'année 2011. Toutefois, ces faibles revenus de placement n'ont pas empêché les assureurs de dégager des bénéfices raisonnables, engendrés en grande partie par de solides résultats techniques.

En ce qui concerne les dépenses, on constate généralement que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises ne fluctue que très légèrement d'une année à l'autre. Normalement, en raison de la forte concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais, incitant les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire leurs coûts d'opérations, ou du moins à les maintenir au même niveau. Toutefois, on constate que ces frais ont subi des hausses plus significatives en 2010 et en 2011 et le niveau estimé pour 2012 est de 30,1 % des primes acquises.

Les bénéfices générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains ont choisi de réinjecter partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie la hausse des frais d'exploitation observée au cours des dernières années. À cet effet, on observe une importante augmentation des dépenses liées aux technologies de l'information. De plus, cette hausse s'explique aussi par des dépenses plus élevées liées au développement des affaires et à l'embauche de ressources additionnelles.

En effet, les assureurs affichent une présence plus soutenue sur le plan du marketing, notamment en publicité, et la proportion des dépenses liées aux salaires et avantages sociaux des employés par rapport aux primes acquises a presque doublé depuis 2003. Aussi, étant donné que les principaux assureurs présents dans le marché de l'assurance de remplacement (F.P.Q. N° 5) sont des assureurs directs, on remarque une importante hausse de leurs dépenses liées aux commissions versées[49].

On constate également que la proportion des dépenses liées aux frais fixes augmente plus rapidement, dans un contexte où le marché présente continuellement des baisses de tarifs et que la prime moyenne souscrite diminue depuis huit ans, tel qu'il est indiqué au tableau 20 de la Partie 4 de ce rapport. Étant donné que les frais fixes représentent une grande partie des frais d'exploitation d'un assureur, ces faits peuvent fournir une explication additionnelle de la hausse des frais d'exploitation observée ces dernières années.

Pour conclure, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent principalement des sinistres et qu'il faut donc trouver là les principales explications de la fluctuation des résultats.

L'évolution des sinistres

L'évolution des sinistres se mesure par les deux composantes suivantes : la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». L'annexe C fournit une description des principales garanties de la police d'assurance automobile, ainsi qu'une définition de la fréquence et du coût moyen.

49 Ces données sont tirées d'une analyse effectuée à partir des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

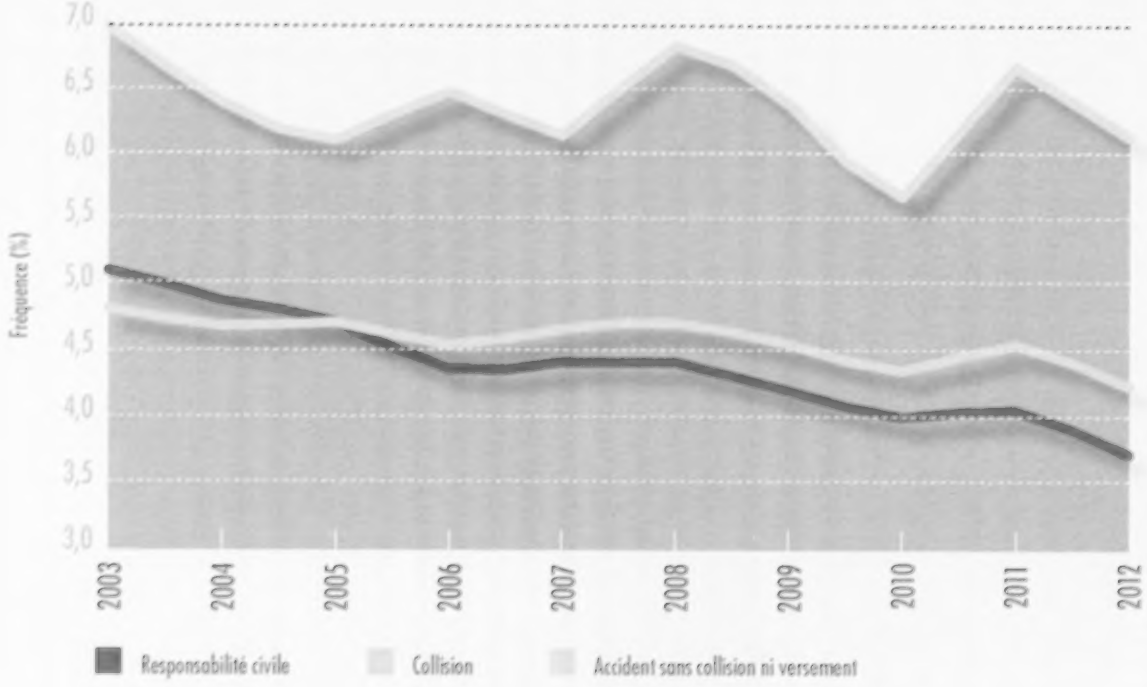
Le coût total des sinistres est directement lié à la fréquence et au coût moyen des sinistres. L'analyse des statistiques sur l'expérience passée liée à ces deux composantes permet non seulement de suivre l'évolution du coût de l'assurance automobile au Québec, mais de mieux comprendre et d'apprécier les effets et le comportement de ces deux variables.

L'évolution des coûts des sinistres est également influencée par le contrôle exercé sur eux. Dans ce domaine, tant les assurés que les assureurs peuvent avoir une influence puisque leurs comportements déterminent souvent le niveau des principales composantes des coûts des sinistres. Les politiques gouvernementales en matière de sécurité routière exercent aussi une influence importante puisqu'elles portent tant sur les conditions de conduite des automobiles que sur le comportement des automobilistes. Enfin, les coûts des sinistres peuvent varier selon divers facteurs économiques, tels le prix des automobiles, le prix de l'essence, le taux de chômage, le prix des pièces automobiles de rechange et les taux horaires des réparateurs.

Le graphique 4 présente l'évolution de la fréquence des réclamations de 2003 à 2012 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

GRAPHIQUE 4

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme[50]



50 Les données utilisées pour les graphiques présentés dans cette partie se trouvent à l'annexe D.

Pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement », la variation de la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les deux premières garanties le sont fortement par la condition des routes, qu'elles soient mouillées, glacées ou enneigées, tandis que la troisième garantie peut l'être par des tempêtes de vent ou de grêle ou des inondations par exemple.

La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile », après avoir augmenté légèrement en 2011, a diminué de façon importante cette année. Pour 2012, la diminution est de 7,8 % et elle se situe maintenant à 3,7 %, ce qui constitue un niveau historique jamais atteint jusqu'à maintenant.

Après avoir vu sa fréquence des réclamations augmenter de façon importante en 2011, l'année 2012 présente une diminution significative pour la garantie « collision », soit de 6,9 %. Le niveau enregistré cette année constitue également un niveau historique jamais atteint pour cette garantie.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », cette dernière présente aussi une diminution importante en 2012, soit de 7,8 %. Rappelons que cette garantie avait présenté une importante hausse de 17 % en 2011. Le niveau enregistré cette année pour la garantie « accident sans collision ni versement » constitue tout de même le troisième plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années.

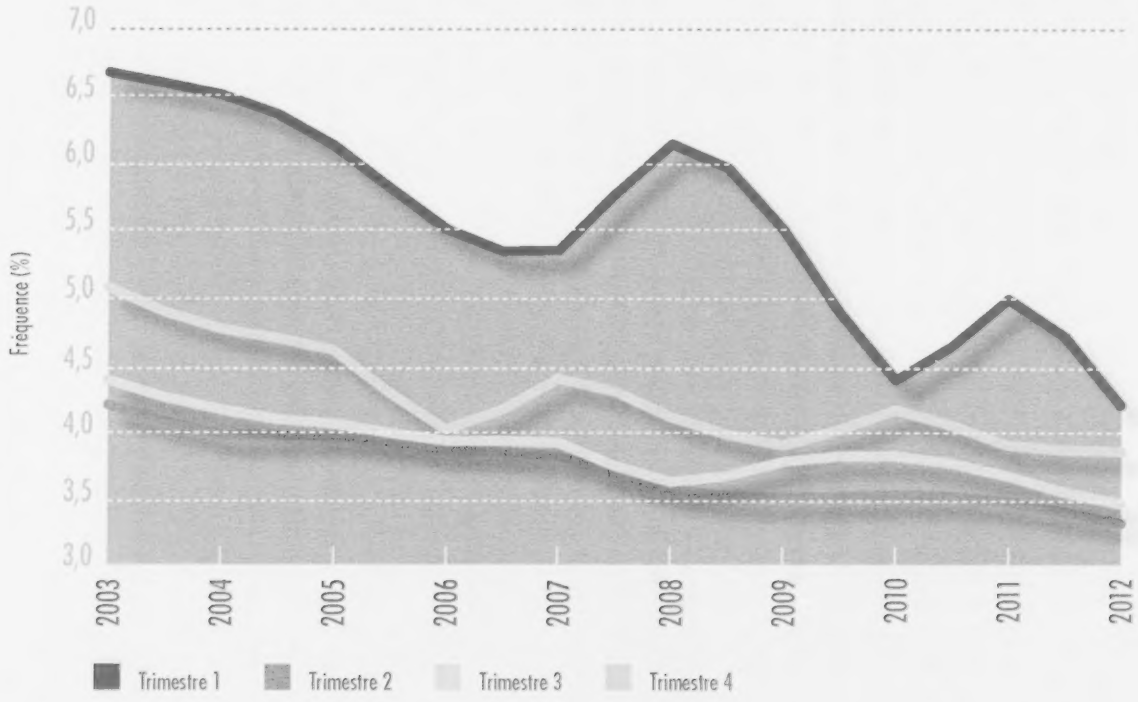
Ainsi, pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme, la fréquence des réclamations diminue significativement en 2012. Ces fréquences sont respectivement de 3,7 %, 4,2 % et 6,1 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ».

Comme il a été mentionné, la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Par conséquent, afin d'être en mesure de suivre plus attentivement son évolution et de pouvoir observer certaines tendances, il est pertinent d'analyser ces données par trimestre, permettant de désaisonnaliser les résultats présentés dans les trois prochains graphiques.

Les graphiques 5, 6 et 7 présentent l'évolution de la fréquence des réclamations de 2003 à 2012 sur une base trimestrielle et pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

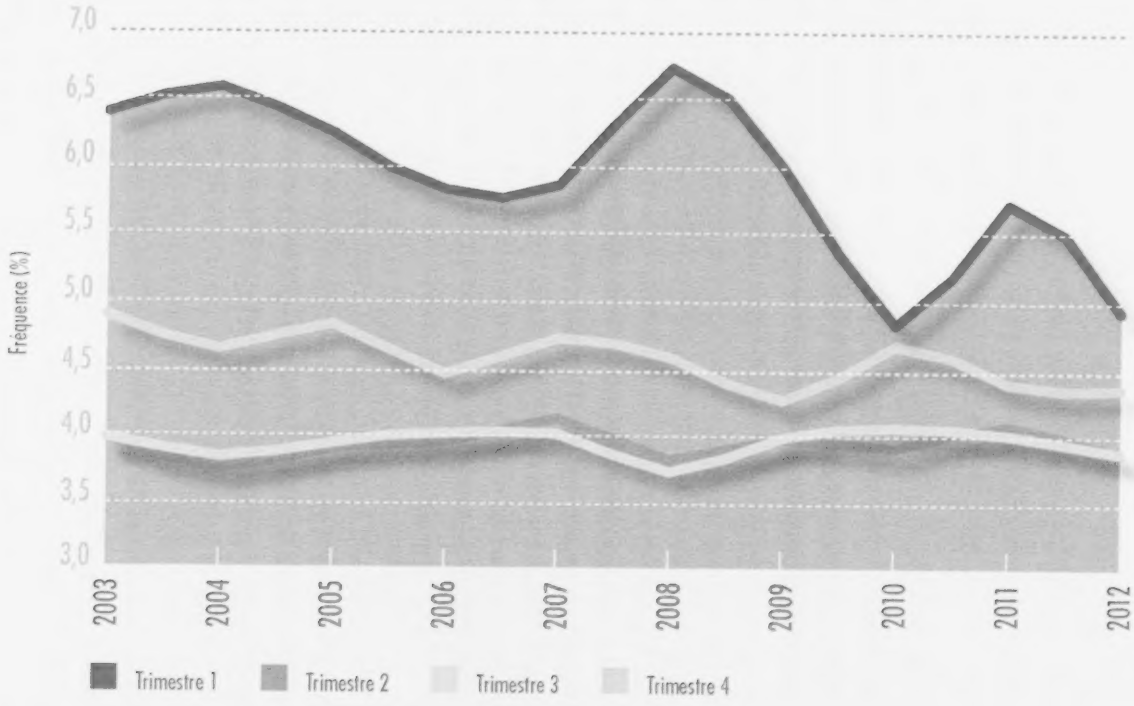


Historiquement, pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », les 1er et 4e trimestres présentent des fréquences de sinistres plus élevées que les deux autres trimestres, étant donné qu'ils regroupent les mois de l'année au cours desquels on enregistre le plus de précipitations et où les conditions routières sont les plus changeantes. Après avoir présenté une importante hausse de la fréquence des réclamations en 2011, la fréquence des réclamations pour le 1er trimestre de la garantie « responsabilité civile » a considérablement diminué. En 2012, elle présente la deuxième plus forte diminution enregistrée au cours des 10 dernières années, soit de 16,1 %. Cette fréquence est la plus basse observée au cours des 10 dernières années et elle a diminué de 37,2 % depuis 2003. Les 2e, 3e et 4e trimestres présentent également des baisses respectives de 4,8 %, 5,8 % et 2,2 % faisant en sorte que la fréquence des réclamations pour ces trois trimestres est également la plus basse observée au cours des 10 dernières années. Par conséquent, étant donné que les quatre trimestres de l'année 2012 présentent des baisses de la fréquence des réclamations, la garantie « responsabilité civile » présente une baisse globale de sa fréquence des réclamations de 7,8 % en 2012, tel qu'il est présenté au graphique 4[51].

51 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » est de 4,2 %, 3,3 %, 3,5 % et 3,8 % respectivement pour les 1er, 2e, 3e et 4e trimestres de l'année 2012.

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

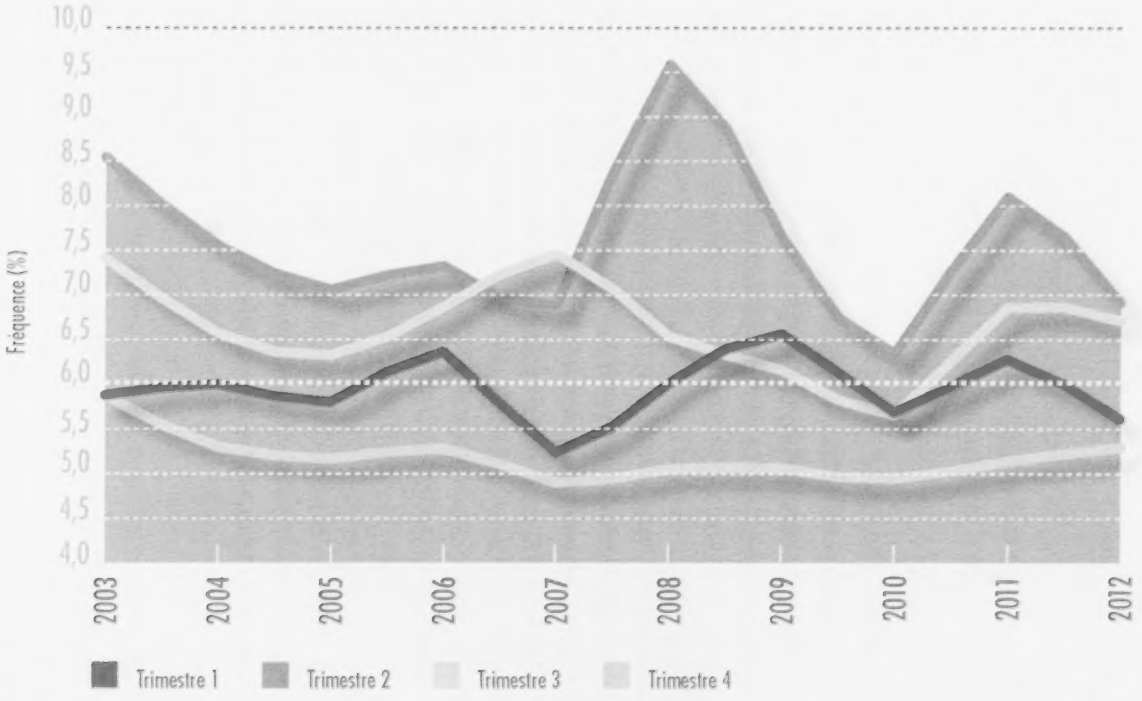


Encore une fois, étant donné que la garantie « collision » est influencée par les conditions météorologiques, on observe que ce sont les 1er et 4e trimestres de l'année qui présentent les plus hautes fréquences des 10 dernières années. Après avoir présenté une importante hausse de la fréquence des réclamations en 2011, la fréquence des réclamations pour le 1er trimestre de la garantie « collision » a considérablement diminué. En 2012, elle présente la deuxième plus forte diminution enregistrée au cours des 10 dernières années, soit de 14,8 %. Cette fréquence est la deuxième plus basse observée au cours des 10 dernières années et elle a diminué de 23,8 % depuis 2003. Les 2e, 3e et 4e trimestres présentent également des baisses respectives de 5,5 %, 3,5 % et 1,4 % faisant en sorte que la garantie « collision » présente une baisse globale de sa fréquence des réclamations de 6,9 % en 2012 pour atteindre un niveau historique, comme l'indique le graphique 4[52].

52 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « collision » est de 4,9 %, 3,8 %, 3,9 % et 4,3 % respectivement pour les 1er, 2e, 3e et 4e trimestres de l'année 2012.

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres



Contrairement aux deux autres garanties, la garantie « accident sans collision ni versement » est beaucoup moins influencée par les conditions météorologiques, sauf lors d'événements ponctuels et généralement subits et violents comme des inondations, des orages, des tornades ou des tempêtes de vent ou de grêle.

En ce qui concerne le nombre de réclamations, par opposition aux garanties « responsabilité civile » et « collision », les 2e et 3e trimestres présentent généralement les fréquences les plus élevées pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À ce chapitre, ces deux trimestres présentent des diminutions en 2012, soit de 14,7 % et 1,5 % respectivement. Le 1er trimestre montre aussi une baisse intéressante de la fréquence des réclamations, soit de 10,6 %, tandis que le 4e trimestre de la garantie « accident sans collision ni versement » présente une baisse de la fréquence des réclamations en 2012. Cette baisse est de 2,3 %. Ainsi, étant donné que les quatre trimestres présentent des diminutions, la garantie « accident sans collision ni versement » présente une baisse globale de la fréquence des réclamations de 7,8 % en 2012[53].

53 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » est de 5,6 %, 6,9 %, 6,7 % et 5,2 % respectivement pour les 1er, 2e, 3e et 4e trimestres de l'année 2012.

En résumé, la fréquence des réclamations atteint des niveaux historiques en 2012 pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », tandis qu'elle présente le troisième plus bas niveau observé au cours des 10 dernières années pour la garantie « accident sans collision ni versement ». Les diminutions présentées cette année ont été fortement influencées par les baisses importantes de la fréquence des réclamations survenues au cours du 1er et du 2e trimestre de 2012. L'effet combiné des variations de cette fréquence pour les trois garanties principales du contrat d'assurance automobile se traduit par une baisse globale de 7,6 % pour les voitures de tourisme en comparaison à une hausse globale de 8,7 % présentée l'année dernière.

Compte tenu des baisses de fréquence observées cette année, la tendance au cours des 10 dernières années demeure à la baisse, et ce, pour chacune des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile. Pour cette période, la fréquence des réclamations a diminué de 26,8 %, 12,1 % et 12 % respectivement pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». Ainsi, il y a d'autres facteurs que les événements météorologiques qui influencent la fréquence des réclamations. De fait, l'évolution de la fréquence des réclamations dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de l'étendue des couvertures achetées par les consommateurs; une moins grande utilisation des véhicules entraîne généralement une réduction de la fréquence. À cet effet, on note que le parc automobile du Québec croît deux fois plus vite que la population âgée de 16 à 85 ans. On peut par ailleurs avancer que l'obligation d'utiliser des pneus d'hiver de même que la reprise des cours de conduite obligatoires ont aussi influencé cette tendance. Ce sont là quelques-uns des facteurs qui ont pu favoriser une baisse des accidents au cours des dernières années.

Le maintien du prix élevé de l'essence peut également contribuer à inciter les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport comme le transport en commun, le covoiturage ou le vélo. Ces nouveaux comportements ont probablement été renforcés par une sensibilité accrue aux initiatives de développement durable visant la réduction des gaz à effet de serre.

On constate aussi qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc de conducteurs actuels et potentiels, a augmenté de façon moins importante que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les tableaux 10 et 12 de la Partie 2 que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 11,6 % entre 2003 et 2012, alors que le nombre de voitures de tourisme a enregistré une hausse de 21 % au cours de la même période. De plus, à l'aide de ces deux tableaux, on peut calculer le ratio du nombre de voitures de tourisme par titulaire de permis de conduire et constater qu'il augmente graduellement dans le temps. En effet, le ratio est de 0,93 en 2012 alors qu'il était de 0,85 en 2003. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accident pour chacun d'eux et, par conséquent, concourt à maintenir la fréquence des réclamations à des niveaux peu élevés.

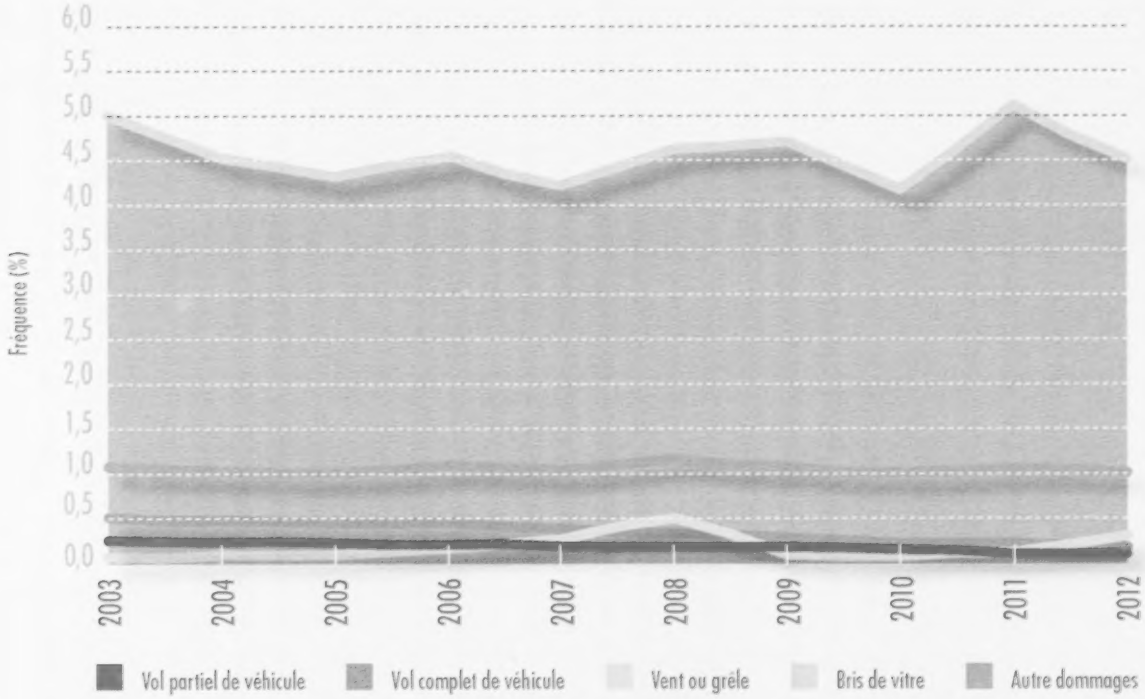
À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, on note qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de ce seuil ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2003, pour la garantie « collision », 53 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 $ ou moins alors que 40 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2012, ces proportions sont maintenant de 31 % et 48 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées contribue elle aussi à maintenir bas le niveau de la fréquence des réclamations observé ces dernières années[54]. Toutefois, depuis quelques années, plusieurs assureurs offrent des programmes de franchise décroissante ou tout simplement une absence de franchise (franchise à 0 $). En 2003, 7 % des assurés se trouvaient dans cette situation comparativement à 21 % en 2012. Toutefois, cette pratique des assureurs ne semble pas influencer grandement la fréquence des réclamations puisque les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile conservent des niveaux de franchise très bas.

54 Des franchises plus élevées permettent aux assurés d'économiser des sommes d'argent sur la prime d'assurance automobile qui leur sera demandée. À titre d'exemple, un assuré peut économiser de 10 % à 15 % sur sa prime annuelle en optant pour une franchise de 500 $ au lieu de 250 $ pour la garantie « collision ». La prime associée à cette garantie compte pour presque la moitié de la prime totale d'assurance pour une couverture complète.

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 4 montre une diminution importante de la fréquence de ce type de sinistre pour l'année 2012, soit de 7,8 %. Comme elle couvre un large éventail de réclamations[55], plusieurs facteurs distincts peuvent influencer l'évolution de cette fréquence des réclamations, et ce, indépendamment les uns des autres. Par exemple, l'évolution du taux de criminalité qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques qui auront un impact sur certaines réclamations, dont les dommages causés par le vent ou la grêle ou sur les autres dommages qui incluent les inondations. De plus, en temps de récession et de taux de chômage élevé, il est possible que la fréquence des fraudes et des vols augmente.

GRAPHIQUE 8

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Le graphique 8 illustre la fréquence des réclamations par type de risques couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » pour la période de 2003 à 2012. Il permet de constater que tous les types de réclamation, à l'exception des sinistres causés par le vent ou la grêle, ont enregistré une amélioration depuis 2003. En effet, pour une deuxième année consécutive, les sinistres causés par le vent ou la grêle présentent une forte augmentation de sa fréquence des réclamations. Pour l'année 2012, la hausse est de 129,6 % faisant en sorte qu'au cours des 10 dernières années, ce type de réclamation présente une hausse de 322,6 %[56].

Au graphique 8, on constate des baisses importantes au chapitre des vols depuis 2003. La fréquence des vols partiels a diminué de 59,5 %, tandis que celle des vols complets de véhicules de près de 64 %. La fréquence des bris de vitre a chuté de 10,6 %, tandis que celle des « autres dommages », qui comprend notamment les collisions avec les animaux, a diminué de 4,5 % au cours de la même période[57].

55 Cette garantie couvre notamment les réclamations pour « vol partiel ou complet du véhicule », les dommages causés par le vent ou la grêle, les bris de vitre et d'autres dommages comme l'incendie, le vandalisme, les inondations et les collisions avec les animaux.

56 En 2012, la fréquence des réclamations pour « vol partiel du véhicule » diminue de 7,8 % par rapport à 2011, tandis que celle pour « vol complet du véhicule » diminue de 10,3 %. La fréquence des réclamations pour les « bris de vitre » et « autres dommages » diminue respectivement de 12,4 % et 2,5 % en 2012.

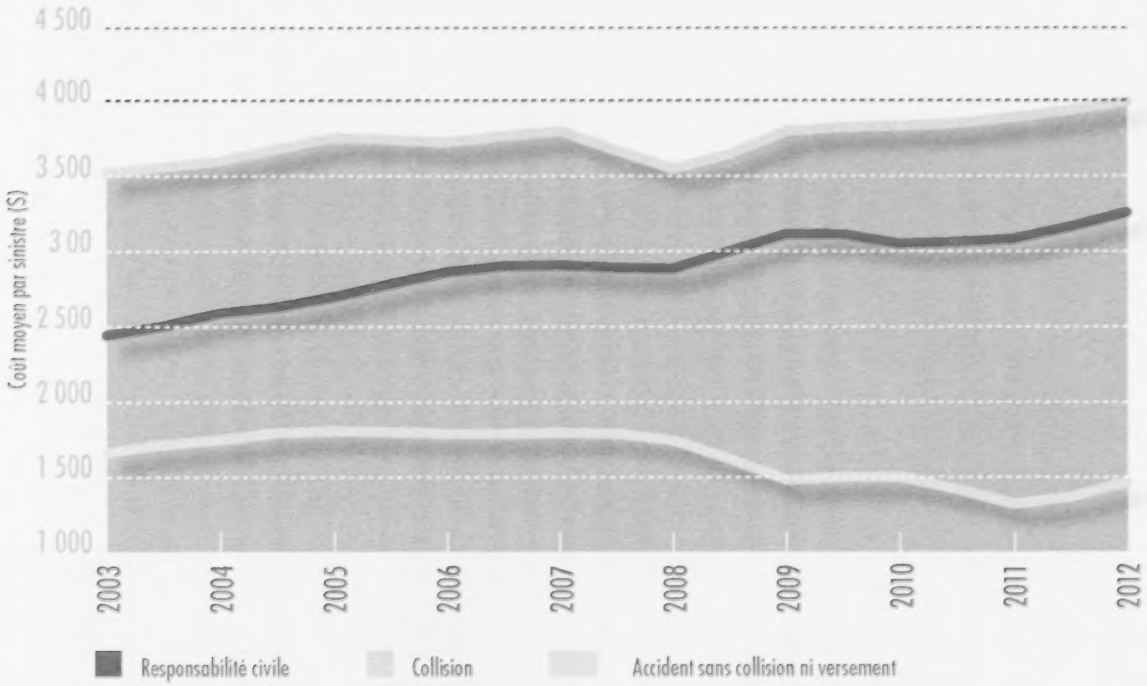
57 La fréquence des vols partiels est passée de 0,28 % en 2003 à 0,11 % en 2012, tandis que celle des vols complets de véhicule est passée de 0,51 % à 0,18 % au cours de la même période. Également, au cours de cette période, la fréquence des bris de vitre est passée de 5 % à 4,47 %, celle des « autres dommages » est passée de 1,07 % à 1,02 % et celle des dommages causés par le vent ou la grêle de 0,07 % à 0,3 %.

Les baisses importantes observées depuis 10 ans pour les vols semblent démontrer que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (systèmes de repérage et de marquage par exemple), ont eu un effet positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs de diminuer la fréquence des vols de véhicules. De plus, les installations de plus en plus fréquentes d'antivol standards du manufacturier dans les véhicules neufs ont également aidé à atteindre cet objectif[58].

La prévalence du vol de véhicules et de ses conséquences est bien réelle pour chaque conducteur québécois qui continue de payer le prix pour le problème du vol de véhicules. Toutefois, l'ensemble des actions concertées visant à enrayer le vol d'automobiles favorise de plus en plus les assurés puisqu'en réduisant davantage les vols de véhicules, la portion de 7 % de la prime totale d'assurance automobile consacrée à couvrir les coûts associés aux vols de véhicules diminue graduellement. Plus précisément, le montant de la prime d'assurance pour couvrir le vol représente 31 % du montant total de la prime qui est demandée pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À titre comparatif, en 2003, ces proportions étaient de 17 % et 61 % respectivement pour la prime totale et la prime de la garantie « accident sans collision ni versement ».

GRAPHIQUE 9

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme



Comme le montre le graphique 9, les coûts moyens par sinistre ont augmenté de façon significative pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » au cours des 10 dernières années, tandis qu'il se situe à son deuxième plus bas niveau en 2012 pour la garantie « accident sans collision ni versement »[59].

58 En 2003, plus de 26 100 vols de véhicules (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour le Québec pour des déboursés de 232 M$ comparativement à 12 000 vols et des déboursés de 114 M$ en 2012. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

59 Depuis 2003, ces coûts se sont accrus respectivement de 36 % et 15 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et ont diminué de 11 % pour la garantie « accident sans collision ni versement ».

Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules augmente graduellement depuis quelques années, on constate que les coûts moyens par sinistre se maintiennent à des niveaux élevés pour deux des trois garanties, soit les garanties « responsabilité civile » et « collision ».

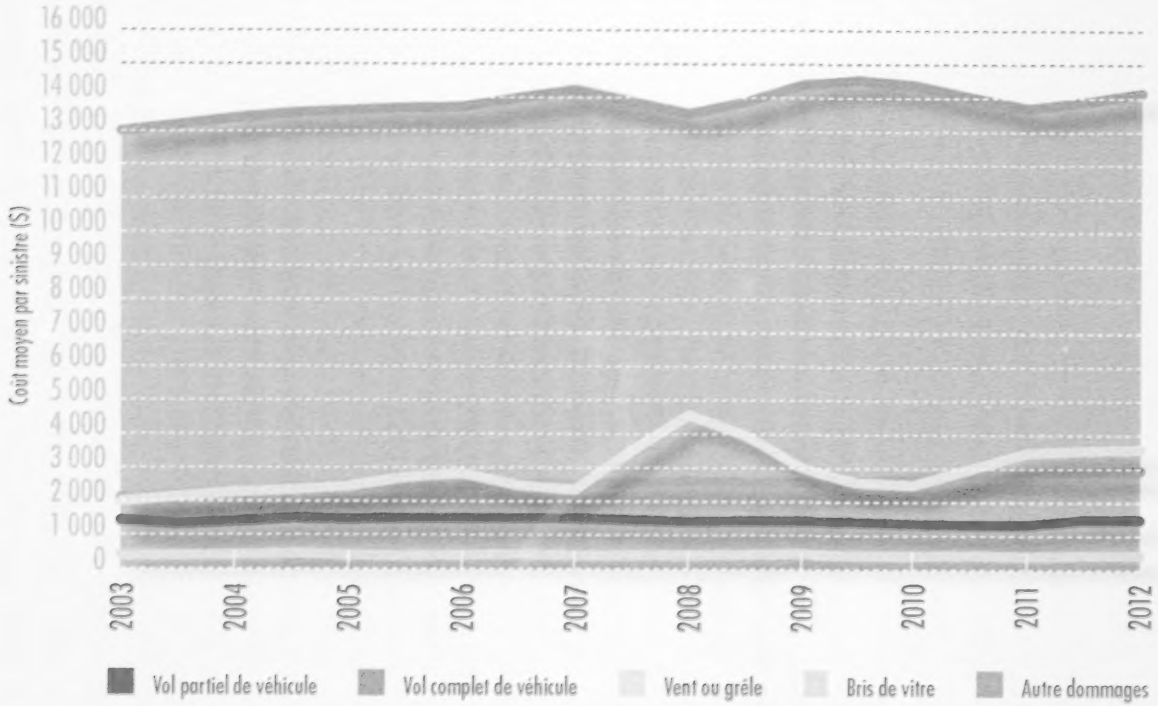
La progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'âge du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs, par le prix des pièces et par le coût de location des véhicules de remplacement. La hausse associée à ces éléments tend ainsi à maintenir les coûts moyens des sinistres aux niveaux observés.

Pour la garantie « collision », la popularité grandissante des franchises de plus de 250 $ contribue également à maintenir ces coûts à des niveaux élevés faisant en sorte que le coût moyen de ces réclamations devienne artificiellement plus élevé par l'élimination d'un certain nombre de petites réclamations.

Par ailleurs, après avoir observé en 2011 une baisse significative du coût moyen par sinistre pour la garantie « accident sans collision ni versement », on remarque qu'il augmente de 11,7 % en 2012. Le coût moyen par sinistre de la garantie « collision » augmente pour une quatrième année consécutive. Cette augmentation est de 4,7 % en 2012. Quant à celui pour la garantie « responsabilité civile », il subit une augmentation de 8,1 % en 2012.

GRAPHIQUE 10

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont évidemment supérieurs à ceux des autres types de réclamation de cette garantie, comme l'illustre le graphique 10.

En effet, le nombre de vols complets de véhicule représente 3 % du nombre total de réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement », mais plus de 29 % des montants versés. Le coût moyen des vols complets, après avoir diminué de 6,5 % en 2011, augmente de 5,4 % en 2012[60].

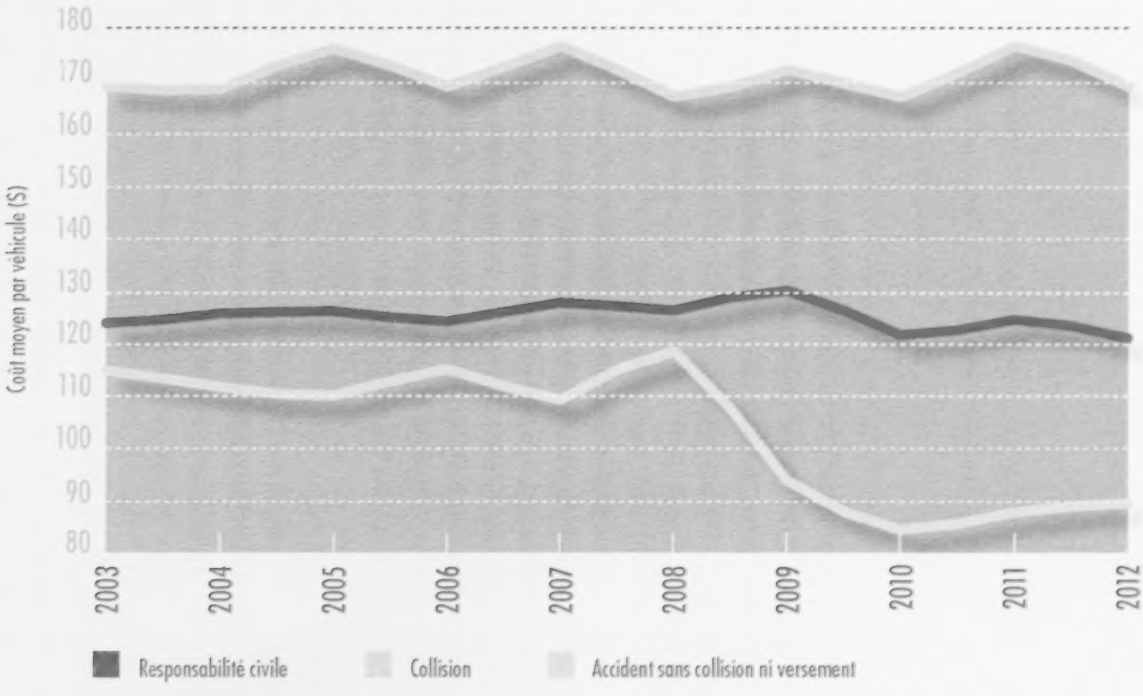
Compte tenu de l'importance des montants versés pour les vols complets et que ces derniers sont en hausse en 2012, le coût moyen par sinistre de la garantie « accident sans collision ni versement » a subi une augmentation de 11,7 %, tel qu'illustré au graphique 9.

De plus, une autre raison qui peut également expliquer cette hausse réside dans le fait, qu'en 2012, on observe une augmentation du coût moyen par sinistre pour tous les autres types de réclamation couverts par cette garantie. En effet, après avoir présenté une baisse de 1,9 % en 2011, le coût moyen par sinistre des vols partiels augmente de 15,7 % en 2012. Celui des dommages causés par le vent ou le grêle augmente pour une deuxième année consécutive. En 2011, il avait présenté une hausse de 36,5 %, tandis que cette année la hausse est de 2,5 %. Le coût moyen par sinistre pour les « bris de vitre » augmente de 4,7 % en 2012, tandis que celui pour les « autres dommages », qui comprend notamment l'incendie, le vandalisme, les inondations et les collisions avec les animaux, présente une hausse de 1,6 %[61]. Avec l'importance des hausses enregistrées au cours des deux dernières années, le coût moyen par sinistre des dommages causés par le vent ou la grêle continue d'être le deuxième en importance, après le vol complet d'un véhicule, parmi les sinistres qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ».

En combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au graphique 11.

GRAPHIQUE 11

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme



60 Le coût moyen par sinistre des « vols complets » passe de 13 546 $ en 2011 à 14 283 $ en 2012.

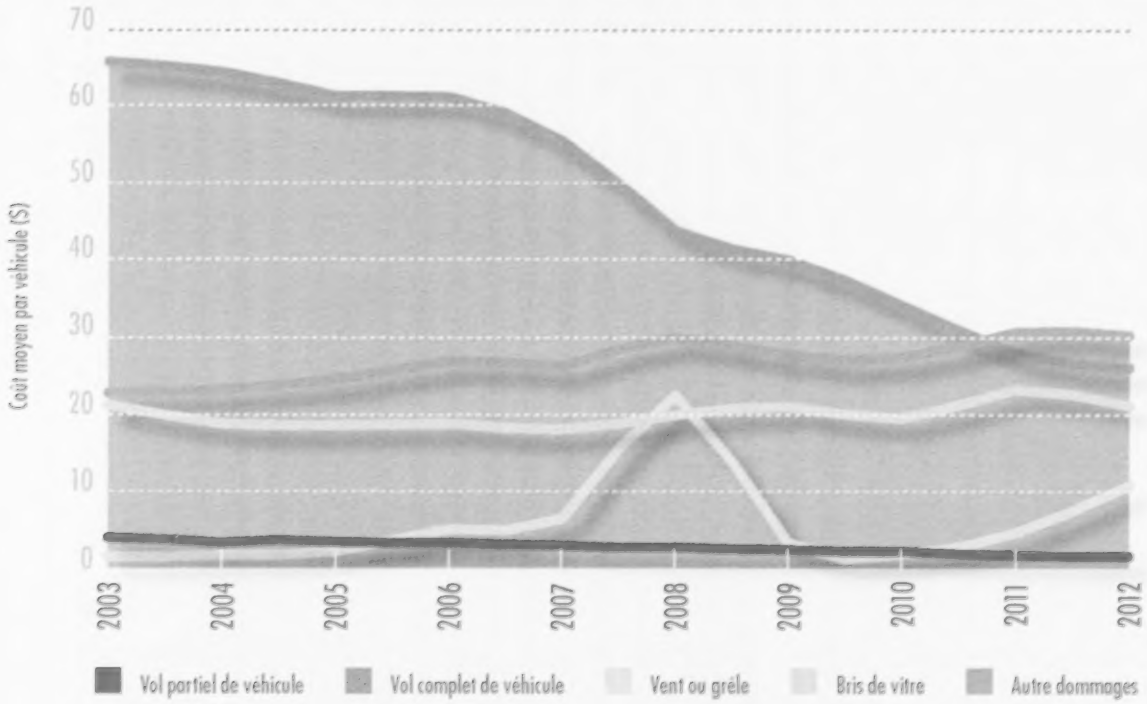
61 Plus précisément, le coût moyen par sinistre pour les dommages « bris de vitre » passe de 453 $ en 2011 à 474 $ en 2012. Pour les mêmes années, celui pour le « vol partiel » est passé de 1 333 $ à 1 543 $, tandis que ceux pour les dommages causés par le vent ou la grêle et pour les « autres dommages » sont passés de 3 469 $ à 3 555 $ et de 2 901 $ à 2 946 $ respectivement.

En 2012, le coût global pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » diminue par rapport à 2011. En effet, pour l'année 2012, ces garanties présentent des diminutions respectives de leur coût global de 0,4 % et 2,5 %. Rappelons qu'en 2011, ces deux garanties avaient présenté des hausses de 1,3 % et 4,9 % respectivement de leur coût global.

En 2012, pour la garantie « accident sans collision ni versement », on observe une augmentation de 3 % de son coût global. Ainsi, malgré la baisse de sa fréquence des réclamations en 2012, la hausse de son coût moyen par sinistre a été supérieure faisant en sorte d'entraîner cette augmentation de son coût global. Rappelons également que cette garantie avait présenté une hausse de 2,6 % de son coût global en 2011. Le graphique 12 présente l'évolution de ce coût global pour les cinq protections principales couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement ».

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Compte tenu de la baisse de la fréquence des réclamations qui a été supérieure à la hausse du coût moyen par sinistre pour le « vol complet », les « bris de vitres » et les « autres dommages », incluant notamment l'incendie, le vandalisme, les inondations et les collisions avec les animaux, on observe des baisses respectives de leur coût global de 5,4 %, 8,3 % et 1 % en 2012. Pour le « vol partiel », malgré la baisse de sa fréquence des réclamations en 2012, la hausse observée de son coût moyen des sinistres a été supérieure faisant en sorte de présenter une augmentation de 6,7 % de son coût global pour cette année. Toutefois, la principale raison de l'augmentation du coût global de la garantie « accident sans collision ni versement » observé au graphique 11 provient des dommages causés par le vent ou la grêle. En effet, la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle ont augmenté significativement au cours de l'année 2012 entraînant ainsi une hausse considérable du coût global, soit de 135,3 %. On note également que le coût global des réclamations pour « vol complet » est en baisse pour une dixième année consécutive, tandis que celui pour le « vol partiel » avait diminué durant neuf années consécutives avant d'observer une hausse en 2012. Au cours des 10 dernières années, le coût global a diminué respectivement de 60,1 % et 56,7 % pour le « vol complet » et le « vol partiel ».

Après avoir vu le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme augmenter de 4,7 % au cours de l'année 2011, ce dernier augmente de 1,5 % cette année. Le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme est passé de 1 572 millions de dollars en 2011 à 1 597 millions de dollars en 2012. Ce changement est principalement attribuable à la baisse de la fréquence des réclamations présentées pour chacune des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile entraînant ainsi une diminution du coût global pour deux de ces trois garanties. Prise globalement, la baisse de la fréquence des réclamations de 7,5 %, combinée à une hausse globale de 7,6 % du coût moyen des sinistres, a ainsi exercé une légère pression à la hausse sur le montant total des sinistres pour l'année 2012. Quant au montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, il présente une augmentation de 3,6 % en 2012. Il passe de 1 855 millions de dollars en 2011 à 1 921 millions de dollars en 2012.

Pour les voitures de tourisme, étant donné que le montant total des sinistres affiche une légère hausse de 1,5 % et que les primes acquises demeurent pratiquement au même niveau avec une légère hausse de 0,5 %, les résultats de cette année sont quelque peu inférieurs à ceux présentés en 2011. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 62 % en 2011 à 62,6 % en 2012, comme l'indique le tableau 13. Toutefois, les assureurs, dans leur ensemble, ont été en mesure de dégager un niveau de bénéfice acceptable pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs, les résultats de cette année sont également inférieurs à ceux présentés en 2011. Le montant total des sinistres est en hausse de 3,6 % et les primes acquises sont demeurées au même niveau. Par conséquent, le ratio sinistres / primes est passé de 59,9 % en 2011 à 61,8 % en 2012, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec sont quelque peu inférieurs à ceux de 2011. Ils sont passés de 11,1 % en 2011 à 9,2 % des primes acquises cette année.

Le caractère adéquat de la tarification en 2012

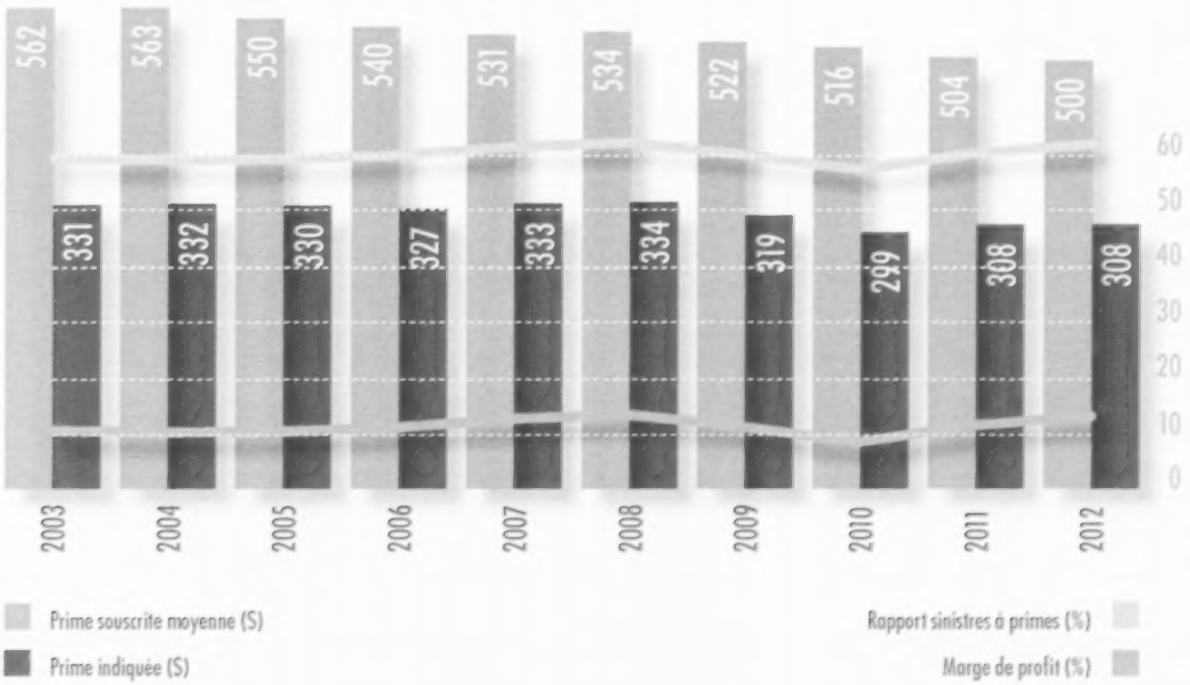
Avant de se prononcer sur le caractère adéquat de la tarification en 2012, il importe de considérer l'écart qui existe entre la prime indiquée et la prime moyenne souscrite. La prime indiquée peut être définie comme étant la portion de la prime souscrite qu'un assureur aurait normalement demandée pour payer les réclamations et les frais de règlement qui y sont associés, s'il avait été en mesure de connaître à l'avance le montant exact des déboursés totaux à venir.

Pour qu'une tarification soit adéquate, l'écart entre la prime souscrite et la prime indiquée doit permettre aux assureurs de couvrir tous les coûts liés à leurs opérations d'assurance et de générer une marge de profit raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

Le graphique 13 présente l'évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules souscrits, à l'exception de la catégorie « autres risques »[62].

GRAPHIQUE 13

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »



On observe que l'écart entre la prime indiquée et la prime souscrite moyenne demandée par les assureurs a légèrement diminué en 2012, ce qui fait en sorte de dégager une marge de profit pour leurs opérations d'assurance automobile inférieure à celle présentée en 2011.

L'analyse de cet écart a permis de constater qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs ont été en mesure de dégager des marges de profit pour leurs opérations en assurance automobile qui se situent entre 8 % et 16 % des primes souscrites. La marge de l'année 2012, tout en demeurant appréciable, constitue la deuxième plus faible marge observée au cours des 10 dernières années. Elle est estimée à 8,6 % des primes souscrites alors qu'elle était de 8,9 % en 2011.

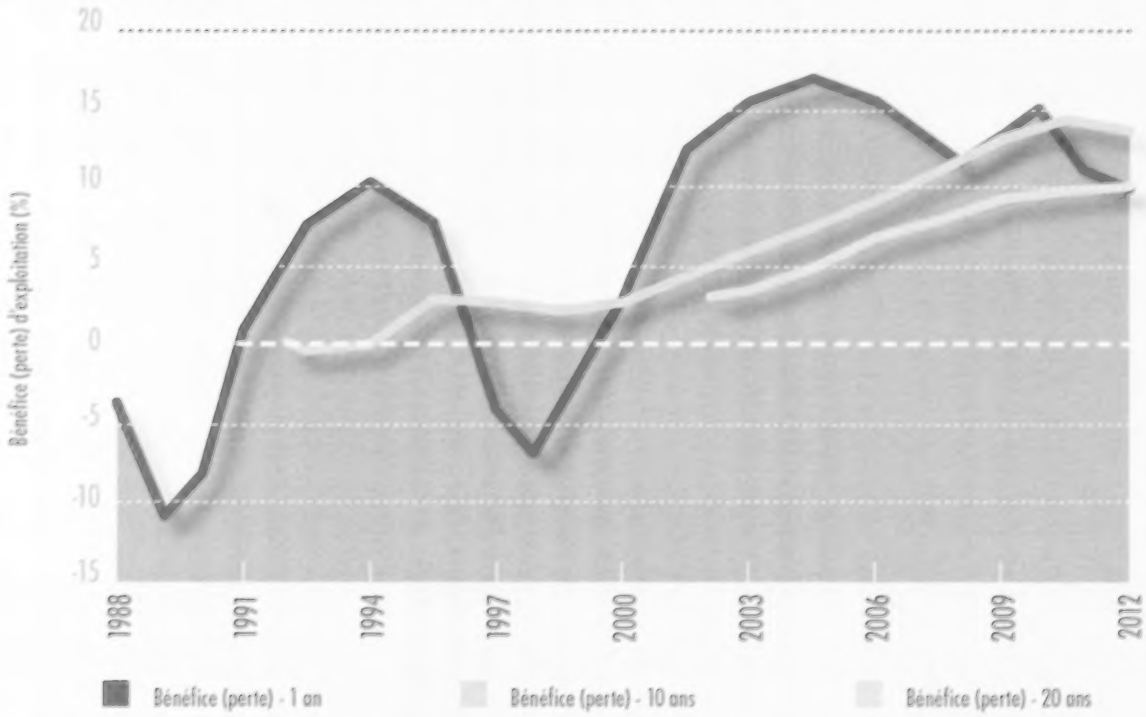
62 Les résultats présentés dans le graphique 13 ne tiennent pas compte de la catégorie de risque « autres risques », étant donné que certaines variables ne sont pas disponibles. Cette catégorie de risque représente 8,2 % du total des primes souscrites et 9 % du total des sinistres pour l'année 2012.

Par conséquent, on considère que les assureurs évaluent bien les risques automobiles auxquels ils sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

L'analyse des résultats au cours des 25 dernières années révèle également que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 14 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec, de 1988 à 2012, indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile. Ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps en raison d'un grand nombre de facteurs dont il a été question dans les sections précédentes de ce rapport, tels la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres.

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte)[62] d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules



Le graphique 14 permet aussi d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 et de 20 ans. On constate une amélioration remarquable de la rentabilité depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises. Cette année, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs pour la période de 10 ans, comprenant les années 2003 à 2012, s'établit à 13,9 % des primes acquises.

63 Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

Sur une décennie, ces résultats sont remarquables et peuvent même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[64]. Lorsqu'il est calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 10,3 % des primes acquises.

De plus, malgré le fait que l'année 2012 présente le plus bas niveau de bénéfice observé au cours des 10 dernières années, ce dernier demeure toutefois supérieur à la moyenne historique faisant en sorte que l'année 2012 peut être qualifiée d'excellente, et ce, pour une dixième année consécutive.

La fréquence des réclamations présente des baisses significatives en 2012 pour atteindre des niveaux historiques pour deux des trois garanties principales du contrat d'assurance automobile, ce qui a contribué sensiblement à maintenir d'excellents résultats en 2012.

En considérant le mouvement à la baisse des tarifs qui se poursuit pour une dixième année consécutive et les risques associés à l'assurance automobile, la tarification peut être qualifiée d'adéquate, même si elle génère, sur de longues périodes, des bénéfices d'exploitation pouvant dépasser les objectifs de rendement généralement visés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, bien qu'à des niveaux de rentabilité différents. Ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalise des bénéfices[65], mais à des degrés divers.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché dans ce secteur d'activité. De plus, la concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs, ce qui est à l'avantage des consommateurs, particulièrement pour ceux qui compareront les soumissions de plusieurs assureurs. La bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec profite aux consommateurs puisqu'elle fait augmenter la concurrence entre les assureurs en matière de souscription et de tarification.

64 Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement liés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. Cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont liés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

65 Le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

Partie 4

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Après avoir analysé la rentabilité des assureurs, il est opportun de considérer les pratiques de classification et de tarification qu'ils utilisent. Cette dernière partie traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Elle présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de classification et de tarification et dresse un portrait du marché de l'assurance de remplacement.

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité permet la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de cette loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et de l'industrie.

Le manuel de tarification est composé des documents d'un assureur où sont définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. En obligeant sa divulgation et par l'analyse qui en est faite par l'Autorité, le législateur s'est doté de moyens pour s'assurer de l'adéquation de la tarification des assureurs privés en matière d'assurance automobile au Québec.

La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet de maintenir la concurrence. Bien que les consommateurs n'aient pas consulté les manuels de tarification au cours des dernières années afin de choisir un assureur, ils bénéficient tout de même des ajustements de la tarification.

Cette année, 11 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance automobile, c'est-à-dire 11 sociétés d'assurance ont consulté les manuels de tarification. Parmi ces 11 sociétés, cinq détenaient une charte du Québec et six une charte du Canada. À titre comparatif, en 2011, 13 organismes différents s'étaient présentés aux bureaux de l'Autorité.

Au cours de ces visites, 176 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 24 manuels d'assureurs différents. En 2011, ces chiffres étaient de 221 consultations pour 21 manuels d'assureurs différents. À cet égard, on note que lorsqu'un organisme réserve une journée de consultation auprès de l'Autorité, celui-ci envoie généralement plus d'un représentant afin de maximiser le nombre de consultations de manuels différents au moment de sa visite. De plus, il est intéressant de souligner que plusieurs organismes en effectuent plus d'une par année. Une société d'assurance est venue consulter les manuels de tarification jusqu'à 10 reprises au cours de la dernière année.

Le tableau 14 présente un recensement des sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées au cours de la dernière année en ce qui a trait aux voitures de tourisme. On note que la section qui traite des rabais et surcharges, qui avait été consultée à 66 reprises l'an dernier, n'a été consultée que 47 fois cette année. Quant aux sections relatives aux avenants et aux taux de base, elles ont été consultées à 29 et 19 reprises respectivement cette année en comparaison de 52 et 34 en 2011, tandis que la section qui traite des limites et franchises a été consultée à 36 reprises en 2012 par rapport à 17 fois l'année dernière. Pour toutes les autres sections présentées dans ce tableau, leur nombre de consultations est sensiblement le même que celui de l'année dernière.

TABLEAU 14

Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2012 pour les voitures de tourisme

Sections des manuels de tarification	Nombre de consultations	Pourcentage[66]
Rabais / surcharge	47	27 %
Territoires / municipalités	46	26 %
[illegible] et franchises	36	20 %
[illegible]	29	16 %
Table de groupes de véhicules	28	16 %
Classes des conducteurs	27	15 %
Dossiers de conduite	26	15 %
Taux de base	19	11 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	15	9 %

Le tableau 15 présente un recensement des autres sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées en 2012 et qui ne sont pas liées aux voitures de tourisme. À cet effet, à l'exception de la section qui traite des véhicules utilitaires qui a été consultée à 42 reprises cette année par rapport à 27 fois en 2011, on observe que ces sections ont été consultées, en moyenne, deux fois plus souvent cette année qu'elles ne l'avaient été en 2011. De plus, notons que la section des manuels de tarification relative à la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement a été consultée à 25 reprises en 2012 comparativement à 32 fois en 2011.

TABLEAU 15

Recensement des autres sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2012

Sections des manuels de tarification	Nombre de consultations	Pourcentage[67]
Motocyclettes	60	34 %
Motoneiges	49	28 %
Véhicules tout-terrain	49	28 %
Véhicules récréatifs[68]	43	24 %
Véhicules utilitaires	42	24 %
Cyclomoteurs	33	19 %
F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement	25	14 %

Les 24 assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de cette année représentent près de 87 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile. Les consultants sont donc en mesure de dresser un portrait assez fidèle des marchés qu'ils ciblent lors de leurs visites à l'Autorité. Ainsi, les manuels les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants. En effet, les cinq assureurs les plus consultés en 2012 représentent plus de 52 % du marché québécois de l'assurance automobile, tandis que si l'on prend les 10 assureurs les plus consultés, cette proportion passe à plus de 62 %.

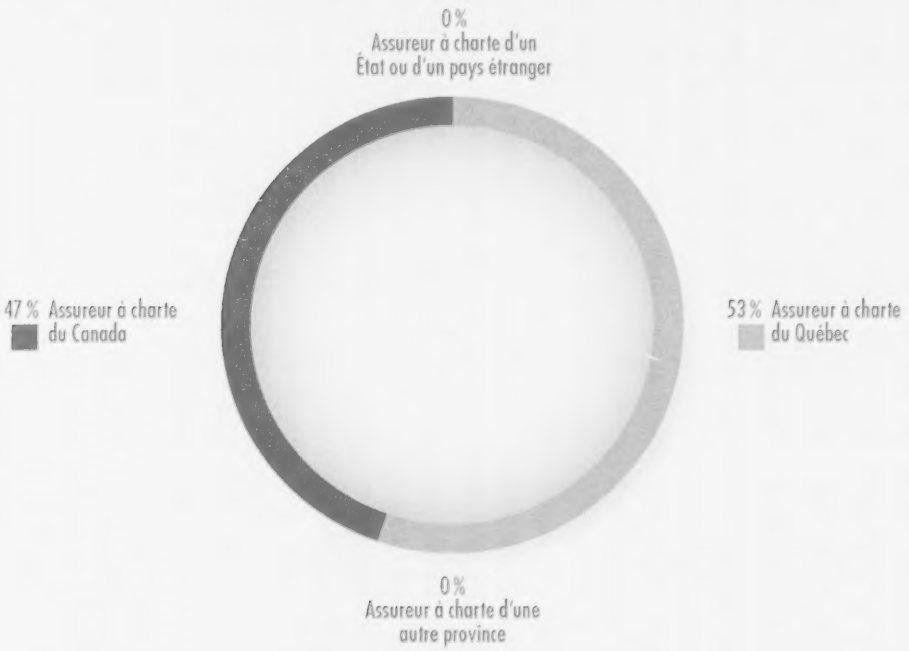
66 Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2012, soit 176 consultations.
67 Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2012, soit 176 consultations.
68 Pour la catégorie de risque des véhicules récréatifs, on entend notamment les caravanes, les autocaravanes et les maisons motorisées.

Tout comme l'année dernière, on observe cette année une tendance assez partagée pour les consultations des manuels de tarification puisque ceux des assureurs directs ont été consultés dans une proportion représentant 47 % des consultations et ceux des assureurs par courtiers 53 %.

Le graphique 15 illustre également que les manuels de tarification des assureurs à charte du Québec et ceux des assureurs à charte du Canada sont encore les plus consultés cette année. Ce fait est représentatif du marché québécois puisque ces deux groupes d'assureurs dominent avec une part de marché combinée qui s'élève à 98 % en 2012.

GRAPHIQUE 15

Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté



Les modifications aux manuels de tarification

Plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarification et celles-ci sont fort variées. Elles portent sur de nombreux aspects de leurs critères de classification et de tarification.

Il importe de noter que les assureurs ne sont pas tenus de modifier annuellement leur manuel de tarification. Un assureur peut utiliser les mêmes règles de classification et la même tarification sur une longue période. Par conséquent, certains éléments d'un manuel de tarification peuvent avoir été établis il y a plusieurs années et être toujours utilisés. Le fait que les assureurs apportent des changements à leur manuel de tarification confirme la volonté de maintenir un marché concurrentiel en assurance automobile au Québec.

Ainsi, 29 assureurs ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année, ce qui représente 90 % de ce marché. À cet effet, le tableau 16 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour ces véhicules.

TABLEAU 16

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2012

Critères de classification et de tarification	Part de marché[69] en 2012 des assureurs ayant modifié ce critère
Avenant « valeur à neuf »	70 %
Système de protection contre le vol	69 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	60 %
Marque / année / modèle du véhicule	60 %
Localisation	47 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	42 %
Limites et franchises	41 %
Pluralité de véhicules	31 %
Cours de conduite	29 %
Véhicules hybrides	26 %
Pluralité de contrats	22 %

Les assureurs continuent donc d'innover et d'apporter des modifications aux différents rabais offerts à leur clientèle. Parmi ceux-ci, on note la présence plus soutenue des rabais octroyés aux assurés possédant plus d'un contrat d'assurance avec le même assureur, tandis que les rabais liés aux systèmes de protection contre le vol subissent de nombreuses modifications annuellement et la liste des systèmes admissibles s'allonge en fonction du développement de nouveaux systèmes. Les assureurs ont également été très actifs concernant les rabais de pluralité de véhicules de même que ceux liés à la cote de solvabilité (*credit scoring*).

En ce qui concerne le critère lié aux systèmes de protection contre le vol, ce dernier demeure en tête de liste depuis de nombreuses années. En effet, en raison de l'importance des dommages causés par le vol de véhicules soutenue par l'ensemble des assurés, cette facture représente près de 7 % de la prime d'assurance de chaque automobiliste. Les assureurs continuent de promouvoir l'installation des systèmes antivol en modifiant les règles d'admissibilité, les exigences minimales, la liste des systèmes recommandés ou obligatoires pour certains véhicules de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Ils modifient aussi leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance. On observe aussi une popularité accrue des systèmes de marquage. Parmi les modifications plus spécifiques de cette année, on note l'installation obligatoire de ces systèmes pour certains véhicules prisés pour le vol et pour certaines régions plus sujettes au vol de véhicules. De plus, le pourcentage du rabais qui est octroyé ne varie plus seulement en fonction du type de système antivol qui est installé, mais également en fonction de l'âge du véhicule et de la région dans laquelle se trouve le véhicule. On observe également que de plus en plus d'assureurs offrent un pourcentage de rabais intéressant si l'assuré possède à la fois un système de marquage et un système de repérage sur son véhicule.

69 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

L'avenant F.A.Q. N° 43 (A à F) – Valeur à neuf a également subi plusieurs modifications en 2012 de la part des assureurs. En effet, certains assureurs qui n'avaient pas encore étendu la protection à cinq ans l'ont fait, tandis que d'autres offrent maintenant une période de couverture qui peut dépasser cinq ans. Plusieurs assureurs ont modifié la prime demandée pour cet avenant et d'autres ont revu leur liste de véhicules admissibles à cet avenant. À titre d'exemple, un assuré peut, chez certains assureurs, se procurer cette protection pour une caravane, une motocyclette ou un véhicule tout-terrain.

Le critère de tarification lié à la localisation du risque fait également l'objet de nombreuses modifications compte tenu de l'ajout de nouveaux codes postaux. Ainsi, certains assureurs ont modifié leurs territoires existants en fonction de ces nouveaux codes postaux de même que la tarification qui s'y rattache. Le critère lié aux franchises applicables au chapitre B de même qu'aux limites disponibles au chapitre A a également subi plusieurs changements au cours de la dernière année. De plus, on note que les assureurs ont maintenant ajouté à leur liste de véhicules admissibles au rabais hybride, les voitures écologiques et les voitures électriques.

Parmi d'autres nouveautés qui ne sont pas présentées dans le tableau 16, on note la présence d'un nouveau produit lancé par un assureur et dont la prime varie mensuellement en fonction de différents comportements de conduite de l'assuré au cours du mois précédent.

Comme on peut le constater dans le tableau 16, quatre des cinq premiers critères de classification et de tarification en importance pour les assureurs en 2012 qui ont été modifiés le plus souvent sont des critères pour lesquels les consommateurs exercent un certain contrôle. En installant des systèmes efficaces de protection contre le vol et en choisissant des véhicules prisés par les assureurs, les consommateurs sont en mesure d'influencer à la baisse la prime qui leur sera demandée.

Par ailleurs, les assureurs justifient l'existence des rabais par l'intensification de la concurrence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, comme le produit offert est standard d'un assureur à l'autre, ces derniers ne peuvent se distinguer les uns des autres que par le prix demandé et le service offert.

Ce sont essentiellement ces raisons qui incitent les assureurs à raffiner leurs critères de classification et de tarification afin de définir les meilleurs risques et leur offrir la prime la plus équitable. Dans la mesure où le prix est souvent l'élément déterminant pour le choix d'un assureur, l'instauration de rabais s'avère un moyen efficace pour conserver ou accroître la part de marché d'un assureur. L'utilisation de rabais comme pratique commerciale est courante en assurance comme dans plusieurs autres domaines.

À cet effet, les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Au cours de l'année 2012, les assureurs ont également été actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile concernant les modifications apportées aux règles de classification et de tarification. Cette année, pratiquement le même nombre d'assureurs que l'année dernière ont apporté des changements pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain. Ainsi, 14 assureurs représentant plus de 87 % du marché des motocyclettes, 11 assureurs représentant 72 % du marché des motoneiges et 12 assureurs représentant 66 % du marché des véhicules tout-terrain ont effectué des changements en 2012. Ces modifications sont illustrées au tableau 17.

TABLEAU 17

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2012

Critères de classification et de tarification	Part de marché[70] en 2012 des assureurs ayant modifié ce critère
Motocyclettes	
Système de protection contre le vol	39 %
Limites et franchises	34 %
Marque / année / modèle du véhicule	32 %
Sexe	32 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	32 %
Accident responsable	31 %
Âge	26 %
Pluralité de véhicules	24 %
Motoneiges	
Système de protection contre le vol	41 %
Accident responsable	35 %
Pluralité de véhicules	34 %
Avenant « valeur à neuf »	32 %
Marque / année / modèle du véhicule	26 %
Localisation	21 %
Véhicules tout-terrain	
Avenant « valeur à neuf »	44 %
Sexe	37 %
Localisation	32 %
Système de protection contre le vol	28 %
Limites et franchises	28 %
Âge	28 %
Pluralité de véhicules	26 %
Accident responsable	26 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	25 %

Pour ces trois catégories de risque automobile, on observe que la majorité des assureurs offre maintenant le rabais « pluralité de véhicules », et ce, peu importe le type de véhicule. Ce rabais a également fait l'objet d'une légère hausse au cours de la dernière année. De plus, plusieurs assureurs offrent maintenant un rabais additionnel lorsque le conducteur principal du véhicule est une femme. Cette tendance est plus marquée pour les motocyclettes et les véhicules tout-terrain, mais elle est également présente pour les motoneiges. Finalement, pour une grande majorité d'assureurs, il n'est plus nécessaire d'assurer le véhicule principal auprès de l'assureur afin de bénéficier d'une protection pour une motocyclette, une motoneige ou un véhicule tout-terrain. Aussi, de nouvelles limites pour la responsabilité civile du chapitre A sont maintenant disponibles de même qu'une plus grande période de couverture pour l'avenant « valeur à neuf ».

70 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour les catégories des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Dans l'ensemble, depuis quelques années, les assureurs ont développé une tarification plus raffinée pour ces trois catégories de risque. Maintenant, cette tarification ne varie plus uniquement en fonction de la force du moteur du véhicule, mais également en fonction de l'âge et de la valeur du véhicule. Elle varie aussi selon le nombre d'années de possession du véhicule par l'assuré, selon le sexe du conducteur principal et la localisation du risque. De plus, plusieurs avenants et rabais qui n'étaient offerts que pour les voitures de tourisme sont maintenant disponibles pour ces types de véhicules.

La catégorie des véhicules utilitaires a également subi quelques changements. Il y a 15 assureurs qui ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification en 2012, ce qui représente près de 64 % de ce marché. Le tableau 18 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2012.

TABLEAU 18

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2012

Critères de classification et de tarification	Part de marché[71] en 2012 des assureurs ayant modifié ce critère
Marque / année / modèle du véhicule	55 %
Avenant « valeur à neuf »	31 %
Pluralité de contrats	30 %
Localisation	26 %
Système de protection contre le vol	20 %

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

Tous les assurés ne paient pas la même prime d'assurance puisqu'ils ne représentent pas tous le même risque pour un assureur et qu'il faut les traiter le plus équitablement possible. Pour déterminer les primes que doivent payer les assurés, il faut d'abord les regrouper selon des caractéristiques communes qui reflètent le risque qu'ils représentent. Les assureurs utilisent donc différentes règles pour classer les risques en assurance automobile.

La classification des risques en assurance automobile représente donc un élément fondamental du processus de la tarification. Un assuré se verra attribuer un classement qui déterminera sa prime d'assurance automobile dépendant de l'appréciation du risque qu'il représente.

Au fil des ans et de l'expérience acquise, on constate que les règles utilisées par les assureurs se sont multipliées de sorte qu'il existe aujourd'hui une multitude de possibilités de classement d'un assuré dans le système de classification des risques des assureurs. Ces règles sont définies dans le manuel de tarification des assureurs.

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Toutefois, les assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile. Par conséquent, les assureurs ont maintenant étendu leur philosophie de segmentation des risques à l'ensemble de leurs activités.

71 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des véhicules utilitaires selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

De fait, pour calculer le montant d'une prime d'assurance automobile, chaque assureur possède sa propre méthode qui, tout en assurant sa rentabilité, saura attirer les consommateurs. L'assurance automobile, comme toute forme d'assurance, repose sur l'évaluation du risque. Or, plus le risque est élevé aux yeux d'un assureur, plus la prime d'assurance demandée le sera. Les assureurs sont en mesure, à partir de leurs propres données et de leur expérience, d'effectuer des études afin de déterminer des similitudes et des différences parmi les facteurs qu'ils désirent utiliser dans leur processus de tarification.

C'est sur la base de ces études que les assureurs justifient leurs pratiques, dans la mesure où il serait inéquitable que des facteurs influençant le risque ne soient pas reflétés dans la détermination de la prime. Le fait de ne pas refléter des différences qui existent aurait pour conséquence de favoriser l'antisélection, c'est-à-dire la possibilité pour les assurés de profiter d'un mauvais classement, ce qui pourrait nuire à la rentabilité et même à la solvabilité d'un assureur. Dans cette perspective, il est normal qu'un assuré qui génère des coûts pour le système d'assurance en supporte une plus grande part que celui qui ne fait aucune réclamation.

Les assureurs utilisent généralement une vingtaine de critères dont l'utilisation peut différer d'un assureur à l'autre. Par leur méthode, ils veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Ces critères peuvent être regroupés, soit ceux liés à l'assuré et ceux rattachés au véhicule. Parmi les critères les plus courants, on trouve :

CRITÈRES LIÉS À L'ASSURÉ

- Le dossier de conduite de l'assuré

  Le nombre d'années pendant lesquelles l'assuré détient un permis de conduire et conduit un véhicule, les cours de conduite de base ou de perfectionnement qu'il a suivis, le nombre de points d'inaptitude et les condamnations au *Code de la sécurité routière*, pour vitesse excessive ou pour conduite avec les facultés affaiblies par exemple, sont des critères généralement considérés par les assureurs. Pour ce faire, les assureurs consultent la base de données de la SAAQ afin d'obtenir ces renseignements.

- Le dossier de réclamation de l'assuré

  Le nombre d'accidents pour lesquels une indemnité a été versée fait partie des facteurs qui influencent la prime d'assurance automobile. L'assureur se penchera non seulement sur la responsabilité de l'assuré dans les accidents, mais également sur la fréquence des réclamations. De fait, en matière d'assurance automobile, les conducteurs plus prudents ou ayant peu ou pas de réclamations bénéficieront d'une meilleure tarification.

- Le lieu de résidence de l'assuré

  Les primes d'assurance automobile sont généralement plus élevées dans les grands centres urbains en raison des risques accrus d'accident attribuables en partie à une plus grande densité de circulation et aux probabilités de vol et de vandalisme plus élevées. Toutefois, certaines composantes de la prime pour les régions rurales peuvent également être élevées en raison d'une plus grande présence de chemins non pavés et de routes sinueuses. On pense notamment aux dommages causés aux vitres et aux collisions avec les animaux.

- Le profil de l'assuré

  L'âge, le sexe, l'état civil et l'occupation de l'assuré sont des critères retenus par les assureurs. La prime d'un conducteur de moins de 25 ans est généralement plus élevée puisque ce groupe d'âge est plus impliqué dans des accidents. La prime demandée peut aussi varier considérablement selon que l'assuré soit un homme ou une femme; généralement la prime demandée aux femmes est moins élevée. Une situation similaire est observable selon que l'assuré est célibataire ou marié. De plus, plusieurs rabais sont offerts en fonction de la profession occupée par l'assuré.

- Les habitudes de conduite et la fréquence à laquelle l'assuré conduit son véhicule

  Les assureurs désirent connaître le temps qu'un assuré passe au volant dans une même journée et la distance moyenne qu'il parcourt annuellement ou pour aller au travail. De plus, ils veulent savoir si le véhicule est utilisé dans le cadre du travail ou à des fins personnelles. Pour les assureurs, plus un assuré se retrouve derrière le volant, plus la probabilité d'être impliqué dans un accident s'accroît.

- La cote de solvabilité (*credit scoring*)

  Certains assureurs vont accorder un rabais en fonction de la stabilité financière de l'assuré. Plus cette stabilité est grande, plus le rabais est important. Les assureurs considèrent généralement qu'une personne disciplinée au point de vue financier est plus susceptible de faire l'entretien préventif de son véhicule et d'être généralement plus prudente lors de la conduite de son véhicule. Ainsi, un bon dossier de crédit permet souvent de faire diminuer la prime d'assurance automobile.

CRITÈRE LIÉ AU VÉHICULE

- Le type de véhicule

  L'assureur tient compte de la marque, du modèle, de l'année et de la valeur du véhicule à assurer. Le coût des pièces et des réparations a aussi une incidence sur la prime. Un véhicule sport haut de gamme coûte plus cher à réparer, il coûte donc plus cher à assurer. En raison de leur popularité, certains types de véhicule font plus souvent l'objet de vols, tandis que d'autres véhicules sont susceptibles d'être endommagés plus facilement à la suite d'un accident. Par conséquent, les assureurs déterminent les primes en fonction du dossier de sinistralité propre à chaque véhicule.

Finalement, le choix des protections demandées a également une incidence importante sur le montant de la prime d'assurance automobile. L'assureur tiendra compte du montant de responsabilité civile et de la franchise applicable en cas de dommages au véhicule. Plus la franchise est élevée, plus la prime diminue. Selon les protections désirées, la prime sera plus ou moins élevée. Par exemple, si l'assuré n'est couvert que pour la responsabilité civile, il en coûtera moins cher que s'il est couvert aussi pour les dommages à son véhicule.

Les assureurs s'intéressent donc à la différence de probabilité qu'il peut y avoir entre les différentes catégories au sein d'un même critère. Plus l'écart est grand, plus l'effet du critère sur le montant de la prime demandée sera élevé. Ils accordent leur propre pondération à chacun des critères, c'est principalement une question de concurrence dans le marché. Ainsi, un assureur pourrait considérer que l'écart entre un conducteur et une conductrice n'est pas si prononcé, tandis qu'un autre pourrait prétendre le contraire. Cette situation peut occasionner des écarts substantiels dans la prime demandée pour un même profil d'assuré, comme le démontre le tableau 9 de la Partie 2 de ce rapport. Par conséquent, plus un assureur réussira à estimer l'importance d'un critère, mieux il sera en mesure d'évaluer le risque qu'une personne représente, c'est-à-dire la probabilité que celle-ci ait une demande d'indemnisation, et sa compétitivité sur le marché sera plus grande.

Les consommateurs ne doivent donc pas s'étonner qu'un assureur leur demande certains renseignements qui leur semblent non pertinents à une demande de soumission d'assurance automobile. Tous les renseignements recueillis peuvent éventuellement servir à prédire les risques que représente une personne, car les assureurs sont constamment à la recherche de nouveaux facteurs d'évaluation des risques. Ainsi, pour garantir leur rentabilité, les assureurs détiennent une connaissance très poussée de leur clientèle, permettant de mieux la cibler.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Par ailleurs, comme par les années passées, on observe que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur les prix de l'assurance automobile uniquement. Ils tiennent de plus en plus compte de tous les produits offerts à un consommateur et ciblent une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

Pour les années à venir, les assureurs devraient prendre en considération les impacts qui peuvent être liés aux changements climatiques et aux conséquences du vieillissement de la population, ce qui pourrait entraîner un durcissement des règles de classification et de tarification. En assurance habitation, il est devenu évident que les changements climatiques ont un impact très concret. Les catastrophes naturelles, telles les inondations, le verglas et les pluies torrentielles, sont devenues des facteurs majeurs de dégâts. Cette nouvelle réalité représente à la fois un défi et une opportunité pour l'industrie. Les assureurs devront évaluer différentes avenues de développement telles que des investissements dans la recherche de solutions, de nouveaux produits adaptés et dans la prévention.

À cet effet, la plupart des assureurs se disent préoccupés par les hausses potentielles de la fréquence et de la sévérité des sinistres occasionnées par un plus grand nombre d'événements météorologiques violents ou extrêmes. Pour d'autres, ce sont les hausses possibles des coûts de la réassurance liées à ces événements qui les préoccupent[72].

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels de tarification indique que le marché de l'assurance automobile au Québec affiche des baisses moyennes des tarifs depuis 2003. Pour l'année 2012, la tendance affichée des baisses de tarifs a continué avec une diminution moyenne des tarifs inférieure à celle présentée en 2011, comme l'illustre le tableau 19. Le nombre d'assureurs, qui affichent une hausse de tarifs, diminue de un par rapport à l'année dernière, tandis que le nombre d'assureurs ayant maintenu leurs tarifs au même niveau demeure le même. Un assureur de moins que l'année dernière a pris la décision de diminuer ses tarifs au cours de 2012.

72 Ces affirmations ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.

TABLEAU 19

Nombre d'assureurs et variation moyenne[73] des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme[74]

	Modification des tarifs						
	Réduction		Stable		Hausse		Effet global
Année	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Variation moyenne
2003	18	-2,8 %	13	-	7	1,8 %	-1,8 %
2004	21	-3,8 %	15	-	6	2,1 %	-3,2 %
2005	28	-4,4 %	18	-	3	11,7 %	-3,9 %
2006	28	-3,5 %	19	-	3	1,9 %	-2,8 %
2007	21	-2,9 %	5	-	8	2,4 %	-1,8 %
2008	20	-3,5 %	15	-	9	1,3 %	-2,0 %
2009	24	-2,8 %	26	-	3	0,9 %	-2,2 %
2010	20	-3,8 %	22	-	6	0,6 %	-2,9 %
2011	19	-2,9 %	24	-	5	1,5 %	-2,1 %
2012	18	-1,9 %	24	-	4	1,6 %	-1,3 %

La variation moyenne des tarifs pour l'année 2012 représente une diminution de 1,3 %, soit 0,8 point de pourcentage de moins que celle observée l'an dernier. Ainsi, les assureurs continuent d'être très agressifs sur le marché et présentent des baisses moyennes des tarifs depuis 10 ans. De plus, en analysant les mouvements effectués par les 24 assureurs qui ont maintenu stables leurs tarifs, on remarque que plusieurs d'entre eux ont été très actifs en matière de changements apportés à leurs critères de classification et de tarification. Par contre, l'effet global de tous ces changements sur la variation moyenne de leurs tarifs demeure nul. Ceux-ci, comme bien d'autres, modifient certains critères afin de mieux cibler une clientèle précise et faire face à la concurrence.

73 Il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 1,3 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 1,3 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

74 Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 100 % des primes directes souscrites en 2012 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 20

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec[75]

	Catégories de risque[76]					
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2003	581 $	299 $	145 $	179 $	779 $	893 $
2004	589 $	308 $	140 $	187 $	829 $	1 421 $
2005	579 $	301 $	141 $	188 $	809 $	1 258 $
2006	568 $	283 $	141 $	187 $	838 $	1 299 $
2007	566 $	273 $	112 $	185 $	814 $	1 317 $
2008	563 $	265 $	169 $	180 $	781 $	1 284 $
2009	555 $	257 $	139 $	175 $	763 $	1 273 $
2010	546 $	247 $	158 $	174 $	765 $	1 248 $
2011	536 $	236 $	145 $	171 $	737 $	1 241 $
2012	532 $	231 $	156 $	167 $	732 $	1 238 $

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

Étant donné que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction des tarifs pour une dixième année consécutive pour les voitures de tourisme, l'impact de ces diminutions se manifeste de plus en plus dans le niveau de la prime moyenne souscrite, malgré le fait que l'âge moyen du parc automobile demeure bas et que la valeur des véhicules en circulation augmente. En effet, comme on le constate au tableau 20, la prime moyenne souscrite pour ces véhicules diminue de 0,7 % en 2012, en baisse graduelle au cours des huit dernières années. Depuis l'année 2004, soit depuis huit ans, la prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 9,7 %. Ces réductions de tarifs combinées aux excellents résultats techniques présentés par l'industrie en 2012, tel qu'il est indiqué au graphique 14 de la Partie 3 de ce rapport, laissent présager une autre diminution de la prime moyenne pour 2013.

De plus, à partir de l'information obtenue dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité, 24 assureurs représentant 83 % du marché des voitures de tourisme prévoient effectuer une diminution de leurs tarifs au cours de l'année 2013, tandis que huit assureurs représentant à peine 2 % du marché envisagent d'en effectuer une hausse.

Le tableau 20 présente aussi l'évolution de la prime moyenne souscrite pour les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec. On y observe que les catégories de risque des motocyclettes, des véhicules tout-terrain, des véhicules utilitaires et des véhicules publics ont également vu leur prime moyenne souscrite diminuer au cours de l'année 2012. La plus grande diminution est survenue dans le secteur des véhicules tout-terrain avec une baisse de 2,3 % par rapport à 2011. On note que huit assureurs représentant plus de 44 % de ce marché ont effectué des baisses de tarifs en 2012 pour ce secteur de l'assurance automobile. La prime moyenne souscrite pour les motocyclettes est en baisse pour une huitième année consécutive et la diminution de cette année est de l'ordre de 2,1 %, tandis que la prime moyenne souscrite des véhicules utilitaires diminue pour une deuxième année consécutive et celle des véhicules publics pour une cinquième année consécutive[77]. À cet effet, on observe que neuf assureurs représentant 53,2 % du marché des motocyclettes ont effectué des baisses de tarifs en 2012. En ce qui a trait à la prime moyenne souscrite pour les motoneiges, après avoir diminué de 8,2 % en 2011, elle augmente cette année de 7,6 %. Donc, à la suite des constats à propos de la tendance à la baisse de la prime moyenne souscrite de la plupart des catégories de risque liées à l'assurance automobile, on peut affirmer que les assureurs sont très agressifs sur le marché afin d'accentuer leur présence dans les différents marchés et pour faire face à la concurrence.

75 Les données liées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 20121231, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

76 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et le glossaire présenté à l'annexe C fournit les définitions de ces catégories de risque.

77 En 2012, la diminution de la prime moyenne souscrite pour les véhicules utilitaires est de l'ordre de 0,7 % et celle des véhicules publics est de 0,2 %.

Malgré ce contexte, le tableau 19 révèle qu'il y a tout de même quatre assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2012, tandis que 24 assureurs les ont maintenus stables, malgré les bénéfices d'exploitation fort appréciables observés au cours des 10 dernières années pour l'ensemble du marché québécois. Toutefois, il faut comprendre que l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Tout d'abord, les résultats d'exploitation des 10 dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des diminutions importantes de la fréquence des réclamations causées entre autres par les conditions météorologiques plus clémentes et le maintien élevé du prix de l'essence, deux facteurs qui modifient les habitudes des consommateurs. Comme la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements pour une année donnée.

Compte tenu de ces situations imprévisibles et inhabituelles, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante. Dans la tarification des assureurs, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période.

De fait, au moment de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2012, on observait que la fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2003 à 2011. Après 10 années consécutives où la fréquence des réclamations a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que cette fréquence allait demeurer à des niveaux semblables au cours des prochaines années. D'autres croient que la fréquence a atteint son niveau plancher, qu'elle ne peut plus diminuer et qu'elle va forcément augmenter dans les prochaines années. Cette façon de voir peut expliquer en partie pourquoi certains assureurs ont augmenté leurs tarifs ou les ont maintenus stables en 2012 et que la diminution moyenne des tarifs de cette année n'est pas d'une plus grande envergure.

La combinaison des hypothèses retenues pour chacune de ces deux tendances et les modifications que les assureurs auront apportées à leurs tarifs dans les années précédentes, compte tenu de leurs propres résultats d'exploitation en assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2012.

Enfin, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. On note entre autres la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs et les résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent, dont l'assurance habitation, et dans les autres régions du Canada où ils sont présents. Par conséquent, si une autre catégorie d'assurance n'est pas rentable et que l'assureur doit augmenter ses tarifs, il est fort probable qu'il soit moins enclin à les augmenter dans les autres catégories d'assurance plus rentables, afin de maintenir un certain équilibre dans la prime globale demandée à un assuré dans le but de le conserver.

Aussi, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans des produits qui ont pour objectif de favoriser la rétention de leur clientèle. En effet, tel qu'il a été discuté dans la Partie 2, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour l'amélioration et le développement de leurs programmes d'assistance, tels que l'assistance routière ou juridique, ou pour l'amélioration de leur service à la clientèle. L'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits d'assurance afin de fidéliser leur clientèle est également un moyen utilisé par les assureurs. Ces derniers tentent ainsi d'offrir des produits et des services à valeur ajoutée.

En réponse aux préférences des consommateurs, et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. D'ailleurs, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Le portrait du marché de l'assurance de remplacement (F.P.Q. N° 5)

Depuis le 1er octobre 2010, les garanties de remplacement automobile sont devenues la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement[78] et sont émises par des assureurs dont le régime d'encadrement, administré par l'Autorité, permet aux consommateurs d'être mieux protégés, notamment des risques d'insolvabilité de l'émetteur du produit.

78 Le formulaire F.P.Q. N° 5 – Formule d'assurance complémentaire pour dommages éprouvés par le véhicule assuré – Assurance de remplacement est disponible sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Ce produit d'assurance automobile peut être distribué directement par les assureurs ou les courtiers, ou peut être distribué en vertu du titre VIII de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*.

À cet effet, le tableau 21 présente le nombre de polices de même que le montant total des primes directes souscrites au cours de la dernière année pour cette police d'assurance automobile.

TABLEAU 21

Nombre de polices et primes directes souscrites pour la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement pour l'année 2012[79]

	Mode de distribution[80]								
	CONCESSIONNAIRES D'AUTOMOBILES			AGENTS / COURTIERS			TOTAL		
Durée de la police	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne	Nombre de polices	Prime directe souscrite	Prime moyenne
1 an	---	---	---	13	6 321	486 $	13	6 321 $	486 $
2 ans	857	791 348 $	923 $	704	425 782 $	605 $	1 561	1 217 130 $	780 $
3 ans	6 612	7 066 186 $	1 069 $	896	688 903 $	769 $	7 508	7 755 089 $	1 033 $
4 ans	19 563	25 847 795 $	1 321 $	1 688	1 478 505 $	876 $	21 251	27 326 300 $	1 286 $
5 ans	32 178	51 540 661 $	1 602 $	3 952	3 727 030 $	943 $	36 130	55 267 691 $	1 530 $
6 ans	12 505	23 024 285 $	1 841 $	662	766 806 $	1 158 $	13 167	23 791 091 $	1 807 $
7 ans	26 121	55 209 404 $	2 114 $	2 264	3 157 732 $	1 395 $	28 385	58 367 136 $	2 056 $
8 ans	824	1 930 697 $	2 343 $	---	---	---	824	1 930 697 $	2 343 $
TOTAL	98 660	165 410 376 $	1 677 $	10 179	10 251 079 $	1 007 $	108 839	175 661 455 $	1 614 $

Les données présentées dans le tableau 21 permettent de constater que le marché de l'assurance de remplacement est largement dominé par les assureurs distribuant cette police par l'entremise de la distribution sans représentant, dans ce cas-ci, les concessionnaires d'automobiles. Ces derniers recueillent plus de 90 % du total de polices vendues au cours de la dernière année et plus de 94 % du total des primes souscrites. Durant l'année 2012, près de 109 000 polices ont été souscrites, et ce, pour plus de 175 millions de dollars en prime. À titre comparatif, ces chiffres étaient de 95 000 polices souscrites pour plus de 142 millions de dollars en prime en 2011. On note également que les consommateurs ont tendance à opter pour un terme de 5 ans pour cette police. En effet, peu importe le mode de distribution, les polices pour une durée de 5 ans représentent plus de 33 % des polices souscrites en 2012.

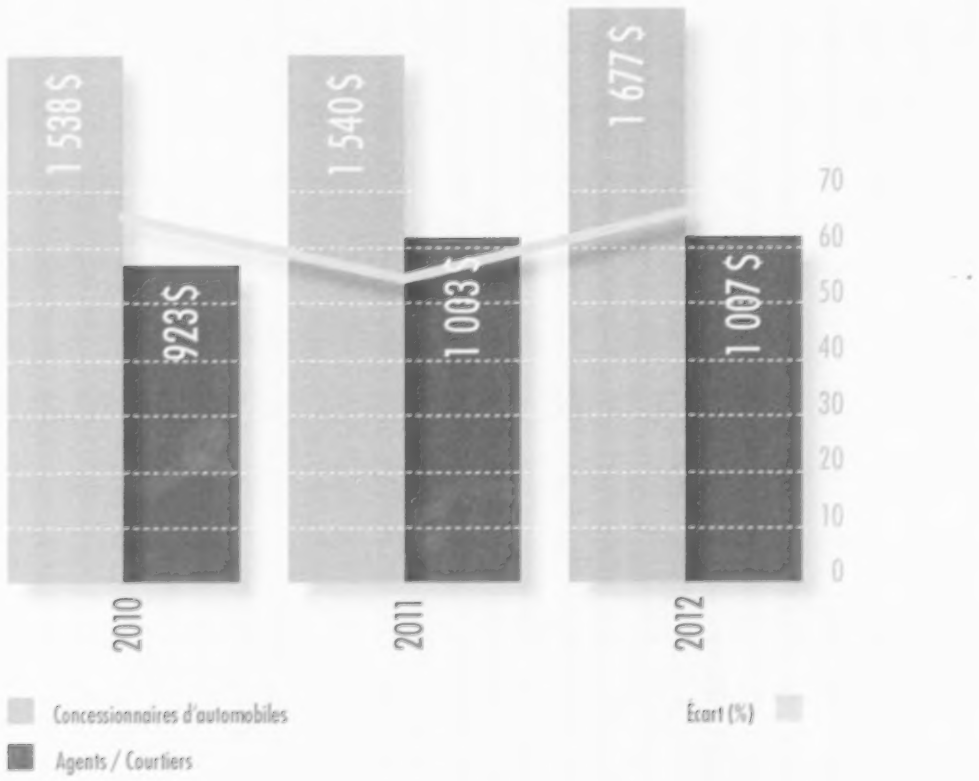
79 Ces données proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

80 Représente le mode de distribution retenu par l'assureur pour distribuer cette police, soit par des représentants certifiés (agents ou courtiers) ou par l'entremise de la distribution sans représentant (concessionnaires d'automobiles).

Cette police d'assurance automobile est offerte pour des termes de un an à huit ans, pour les véhicules neufs et usagés. On note que tous les assureurs faisant affaire avec les concessionnaires d'automobiles ou avec un représentant certifié offrent cette police aux mêmes conditions.

GRAPHIQUE 16

Évolution de la prime moyenne souscrite pour la police F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement selon le mode de distribution



Au graphique 16, on peut constater une différence entre la prime moyenne d'une police souscrite par un représentant certifié et celle souscrite par un distributeur. Pour l'année 2012, on observe un écart de 670 $ (plus de 66 %) entre les deux modes de distribution. Cet écart était de 537 $ (53 %) en 2011. Cet écart a augmenté en 2012 puisque la prime moyenne souscrite des assureurs faisant affaire avec les concessionnaires d'automobiles a augmenté de 9 % par rapport à 2011, tandis que celle des assureurs distribuant cette police par l'entremise de représentants certifiés est demeurée pratiquement au même niveau, soit une légère hausse de 0,4 % en 2012. De plus, l'écart entre ces deux primes moyennes pourrait s'expliquer notamment par le taux de commission qui est généralement plus élevé pour la distribution sans représentant. La prime moyenne souscrite, incluant tous les termes de police disponibles, est de 1 677 $ pour le réseau de la distribution sans représentant et de 1 007 $ lorsqu'elle est souscrite par un représentant certifié.

Le tableau 22 présente la part de marché des assureurs présents dans la vente de l'assurance de remplacement pour l'année 2012.

TABLEAU 22

Part de marché[81] de la police F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement pour l'année 2012

Assureurs	Part de marché
Industrielle Auto et Habitat	57 %
Capitale – Générales	15 %
Canassurance	12 %
SSQ – Générales	10 %
Intact	5 %

81 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes émises au Québec pour l'assurance de remplacement selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2012-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Conclusion

L'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée élevée en 2012 (93 assureurs en proposaient). Cette offre a toutefois quelque peu varié au cours de la dernière année compte tenu des nombreuses transactions (acquisitions, fusions) qui ont été effectuées. Par contre, cette offre demeure diversifiée, malgré le fait que la concentration s'est accentuée dans certains secteurs. Les consommateurs peuvent tout de même y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

Malgré les réductions de tarifs consenties par les assureurs au cours des dernières années, le niveau des primes acquises au cours de 2012 est demeuré pratiquement le même que celui de l'année précédente. De plus, le montant total des déboursés à la suite de sinistres a augmenté en 2012. Par conséquent, l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2012 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation inférieurs à ceux de 2011.

Malgré cette baisse, les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée au cours de la dernière décennie, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs. La fréquence des réclamations atteint des niveaux historiques en 2012 pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » et demeure à un niveau très bas pour la garantie « accident sans collision ni versement » permettant ainsi aux assureurs de présenter de solides résultats techniques et, par conséquent, des bénéfices d'exploitation raisonnables.

Encore cette année, la demande d'assurance a progressé, notamment en raison de l'âge du parc automobile conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire. Cette augmentation de la demande en assurance automobile au Québec vient atténuer quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet aux revenus de primes de se maintenir. Le fait que l'assurance automobile soit obligatoire au Québec permet aussi une certaine constance dans la demande d'assurance.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2012 montre que chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe également un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, et les efforts en matière de développement portent généralement sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur le prix de l'assurance automobile uniquement. Il n'en demeure pas moins que des écarts de prix importants continuent d'être observés entre les assureurs.

ANNEXES

ANNEXE A

Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2012

Assureur[82]	Siège		
CHARTE DU QUÉBEC			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES – ST-FRANÇOIS	St-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA ASSURANCES[83]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE–ETCHEMINS	Beauceville	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE–LÉVIS	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Victoriaville	Québec	Canada
CANASSURANCE	Montréal	Québec	Canada
CAPITALE – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS – GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Eustache	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[83]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[83]	Québec	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
GROUPE LEDOR	Québec	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Châteauguay	Québec	Canada
IND. ALLIANCE PAC. – GÉN.[83]	Québec	Québec	Canada
INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
INTACT AGRICOLE[83]	Montréal	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Hébertville	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Joliette	Québec	Canada
L'ESTUAIRE	Rimouski	Québec	Canada
LITTORAL	Saint-Pascal	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY-L'ISLET	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE – MUNICIPALITÉS	Montréal	Québec	Canada

82 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
83 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2012, même s'il détenait un permis pour le faire.

Assureur[82]	Siège		
OPTIMUM – GÉNÉRAL	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE – GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIE-VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Québec	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA – TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SSQ – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
UNICA[83]	Québec	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Québec	Québec	Canada
UNIQUE – GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VAUDREUIL-SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
VERCHÈRES	Beloeil	Québec	Canada
Total : 49			
CHARTE DU CANADA			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE – CAN	Hamilton	Ontario	Canada
ARCH CANADA[83]	Toronto	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA)[83]	Toronto	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE[83]	Toronto	Ontario	Canada
CHARTIS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS – GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Guelph	Ontario	Canada
CUMIS – GÉN.[83]	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE –GÉN.[83]	Québec	Québec	Canada
EVEREST	Toronto	Ontario	Canada
FEDERATED DU CANADA – GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada

82 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
83 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2012, même s'il détenait un permis pour le faire.

Assureur[82]	Siège		
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Toronto	Ontario	Canada
INTACT	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
MISSISQUOI	Montréal	Québec	Canada
NORDIQUE[83]	Toronto	Ontario	Canada
NORTHBRIDGE ENTREPRISES	Toronto	Ontario	Canada
NORTHBRIDGE GÉNÉRALE	Toronto	Ontario	Canada
NORTHBRIDGE PARTICULIERS	Toronto	Ontario	Canada
NOVEX[83]	Toronto	Ontario	Canada
OMEGA[83]	Toronto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)[83]	Toronto	Ontario	Canada
RBC – GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE – GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE[83]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA[83]	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS DU CANADA[83]	Toronto	Ontario	Canada
WATERLOO[83]	Waterloo	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

Total : 46

82 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
83 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2012, même s'il détenait un permis pour le faire.

Assureur[82]	Siège		
CHARTE D'UN ÉTAT OU D'UN PAYS ÉTRANGER			
ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
ARCH	Jersey City	New Jersey	É.-U.
AXIS[83]	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
COREPOINTE[83]	Birmingham	Michigan	É.-U.
ELECTRIC	Beverly	Massachusetts	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU[83]	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	Hartford	Connecticut	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO[83]	Stevens Point		Japon
TIG[83]	Manchester	New-Hampshire	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
XL – ASSURANCE[83]	London		Angleterre
XL AMÉRIQUE[83]	Stamford CT	Connecticut	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse
Total : 24			
Grand total : 119			

82 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
83 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2012, même s'il détenait un permis pour le faire.

ANNEXE B

Liste des assureurs[84] faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2012 en assurance automobile au Québec

1	INTACT CORPORATION FINANCIÈRE		
	AXA ASSURANCES[85] AXA (CANADA)[85] AXA PACIFIQUE[85] BELAIR INC. INNOVASSUR INTACT INTACT AGRICOLE[85] JEVCO NORDIQUE[85] NOVEX[85] TRAFALGAR DU CANADA[85]		
2	DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES		
	DESJARDINS – GÉN. PERSONNELLE – GÉNÉRALES		
3	LA CAPITALE GROUPE FINANCIER		
	CAPITALE – GÉNÉRALES UNICA[85] UNIQUE – GÉN.		
4	AVIVA CANADA		
	AVIVA ELITE SCOTTISH & YORK TRADERS GÉNÉRALE		
5	GROUPE PROMUTUEL		
	ABITIBIENNE APPALACHES – ST-FRANÇOIS BAGOT BEAUCE–ETCHEMINS BELLECHASSE–LÉVIS BOIS-FRANCS COATICOOK-SHERBROOKE DEUX-MONTAGNES DRUMMOND HAUT ST-LAURENT LAC AU FJORD LAC ST-PIERRE-LES FORGES LANAUDIÈRE L'ESTUAIRE	LITTORAL LOTBINIÈRE MONTMAGNY-L'ISLET MONTS ET RIVES OUTAOUAIS PORTNEUF-CHAMPLAIN PRAIRIE-VALMONT PROMUTUEL RÉASSURANCE RIVIÈRE-DU-LOUP ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM. VALLÉE VAUDREUIL-SOULANGES VERCHÈRES	

84 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
85 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2012, même s'il détenait un permis pour le faire.

6	ROYAL & SUN ALLIANCE		
	QUÉBEC (CIE D'ASS.)[85] ROYAL & SUN ALLIANCE UNION CANADIENNE		
7	INDUSTRIELLE ALLIANCE		
	INDUSTRIELLE AUTO HABITAT IND. ALLIANCE PAC. – GÉN.[85]		
8	SSQ		
	SSQ – GÉNÉRALES		
9	MELOCHE MONNEX		
	HABITATION ET AUTO TD PRIMMUM SÉCURITÉ NATIONALE		
10	ALLSTATE		
	ALLSTATE DU CANADA PAFCO PEMBRIDGE		
11	WAWANESA		
	WAWANESA		
12	NORTHBRIDGE		
	NORTHBRIDGE ENTREPRISES NORTHBRIDGE GÉNÉRALE NORTHBRIDGE PARTICULIERS		
13	GROUPE ECONOMICAL		
	ECONOMICAL FÉDÉRATION MISSISQUOI WATERLOO[85]		
14	ZURICH		
	ZURICH		
15	GROUPE LEDOR		
	GROUPE LEDOR		

84 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.
85 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2012, même s'il détenait un permis pour le faire.

ANNEXE C

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont entre autres l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile

L'année civile s'étend du 1er janvier au 31 décembre de l'année. En ce qui concerne l'année civile pour les sinistres, ce sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance

Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis[86]

Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Autres risques (AR)[87]

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risque précédentes, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

Collision (chapitre B, division 2)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision

Représente une collision entre deux véhicules et notamment celle avec le sol ou se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre[86]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule[86]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations[86]

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Motocyclette (MC)[87]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindré, souvent désignées comme cyclomoteurs.

Motoneige (MN)[87]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

86 Ces données sont établies par année civile.
87 Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Primes acquises

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites

Primes payées par les assurés pour la durée totale de la protection achetée (durée maximum de 12 mois) pour les polices émises au cours d'une année.

Responsabilité civile (chapitre A)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4)

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Véhicule public (VP)[87]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

Véhicule tout-terrain (TT)[87]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

Véhicule utilitaire (VU)[87]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles, excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Versement

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

Voiture de tourisme (VT)[87]

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

87 Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

ANNEXE D

Données utilisées pour les graphiques 4 à 14

GRAPHIQUE 4

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme

(en pourcentage)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2003	5,07	4,80	6,92
2004	4,85	4,69	6,34
2005	4,69	4,71	6,07
2006	4,34	4,54	6,44
2007	4,38	4,66	6,11
2008	4,37	4,71	6,77
2009	4,18	4,54	6,34
2010	3,98	4,36	5,65
2011	4,02	4,54	6,61
2012	3,71	4,22	6,09

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

(en pourcentage)

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
2003	6,67	4,21	4,39	5,06
2004	6,52	3,99	4,17	4,78
2005	6,13	3,99	4,07	4,62
2006	5,51	3,88	3,94	4,03
2007	5,36	3,83	3,93	4,41
2008	6,15	3,59	3,63	4,16
2009	5,48	3,53	3,79	3,93
2010	4,39	3,55	3,83	4,15
2011	4,99	3,51	3,68	3,93
2012	4,19	3,34	3,47	3,84

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

(en pourcentage)

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
2003	6,39	3,97	3,98	4,89
2004	6,57	3,76	3,83	4,63
2005	6,25	3,88	3,92	4,81
2006	5,82	3,94	4,00	4,45
2007	5,88	4,09	3,99	4,71
2008	6,72	3,82	3,74	4,60
2009	5,96	3,96	3,99	4,26
2010	4,82	3,90	4,05	4,66
2011	5,71	4,06	4,00	4,40
2012	4,87	3,84	3,86	4,34

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

(en pourcentage)

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
2003	5,86	8,54	7,42	5,87
2004	5,98	7,54	6,55	5,29
2005	5,77	7,06	6,32	5,15
2006	6,34	7,32	6,84	5,26
2007	5,24	6,88	7,43	4,89
2008	5,98	9,55	6,54	5,04
2009	6,55	7,67	6,14	5,04
2010	5,68	6,33	5,67	4,93
2011	6,26	8,07	6,82	5,30
2012	5,60	6,88	6,72	5,18

GRAPHIQUE 8

Fréquence[88] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

(en pourcentage)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2003	0,28	0,51	0,07	5,00	1,07
2004	0,24	0,48	0,08	4,52	1,03
2005	0,22	0,45	0,09	4,32	0,99
2006	0,21	0,45	0,18	4,52	1,08
2007	0,19	0,39	0,27	4,22	1,04
2008	0,19	0,33	0,49	4,63	1,14
2009	0,17	0,28	0,10	4,71	1,07
2010	0,16	0,24	0,08	4,16	1,02
2011	0,12	0,20	0,13	5,10	1,05
2012	0,11	0,18	0,30	4,47	1,02

GRAPHIQUE 9

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme

(en dollars)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2003	2 439	3 531	1 662
2004	2 582	3 603	1 763
2005	2 692	3 751	1 813
2006	2 868	3 727	1 787
2007	2 919	3 794	1 792
2008	2 899	3 559	1 748
2009	3 112	3 787	1 485
2010	3 067	3 844	1 508
2011	3 073	3 873	1 323
2012	3 320	4 055	1 478

88 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 10

Coût moyen[89] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

(en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2003	1 441	12 956	2 066	429	2 106
2004	1 469	13 366	2 288	414	2 275
2005	1 564	13 625	2 483	429	2 473
2006	1 546	13 719	2 841	415	2 471
2007	1 563	14 212	2 405	429	2 551
2008	1 407	13 541	4 531	431	2 596
2009	1 420	14 274	3 005	448	2 569
2010	1 359	14 489	2 542	465	2 692
2011	1 333	13 546	3 469	453	2 901
2012	1 543	14 283	3 555	474	2 946

GRAPHIQUE 11

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme

(en dollars)

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2003	124	169	115
2004	125	169	112
2005	126	176	110
2006	124	169	115
2007	128	177	110
2008	127	168	118
2009	130	172	94
2010	122	167	85
2011	124	176	87
2012	123	171	90

89 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 12

Coût moyen[90] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

(en dollars)

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2003	3,99	65,65	1,48	21,42	22,57
2004	3,49	64,48	1,73	18,71	23,34
2005	3,45	61,24	2,33	18,53	24,58
2006	3,21	61,23	5,12	18,76	26,70
2007	2,99	55,35	6,59	18,11	26,46
2008	2,63	44,07	22,14	19,95	29,60
2009	2,47	39,85	3,14	21,10	27,60
2010	2,13	34,38	1,94	19,38	27,36
2011	1,62	27,69	4,56	23,11	30,44
2012	1,73	26,19	10,73	21,21	30,15

GRAPHIQUE 13

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »

Année	Prime souscrite moyenne ($)	Prime indiquée ($)	Rapport sinistres / primes (%)	Marge de profit estimée (%)
2003	562	331	59,70	16,37
2004	563	332	59,15	15,36
2005	550	330	59,50	14,16
2006	540	327	60,03	12,95
2007	531	333	61,78	10,38
2008	534	334	62,68	10,49
2009	522	319	60,35	11,79
2010	516	299	57,63	13,41
2011	504	308	60,48	8,93
2012	500	308	61,26	8,63

90 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules[91]

(en pourcentage des primes acquises)

Année	Bénéfice (perte) de l'année	Bénéfice (perte) pour la période de 10 ans se terminant l'année courante	Bénéfice (perte) pour la période de 20 ans se terminant l'année courante
1988	(3,3)		
1989	(10,5)		
1990	(8,3)		
1991	1,1		
1992	6,4	0,4	
1993	8,5	(0,3)	
1994	10,4	0,5	
1995	9,3	2,2	
1996	5,3	3,3	
1997	(4,5)	2,9	
1998	(6,6)	2,3	
1999	(2,5)	2,9	
2000	3,1	3,0	
2001	10,2	4,0	
2002	14,3	5,1	3,4

91 Les résultats des années 2003 à 2012 sont présentés au tableau 13.

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1
Nombre d'assureurs automobile au Québec 20

TABLEAU 2
Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte 21

TABLEAU 3
Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance automobile des particuliers, le marché de l'assurance automobile des entreprises et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec 22

TABLEAU 4
Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 23

TABLEAU 5
Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile 24

TABLEAU 6
Index de concentration Herfindahl-Hirschman pour chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 25

TABLEAU 7
Évolution des parts de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec 26

TABLEAU 8
Évolution des primes des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec 27

TABLEAU 9
Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré 30

TABLEAU 10
Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec 31

TABLEAU 11
Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 32

Page

TABLEAU 12
Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec 33

TABLEAU 13
Résultats des opérations en assurance automobile au Québec 36

TABLEAU 14
Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2012 pour les voitures de tourisme 54

TABLEAU 15
Recensement des autres sections des manuels de tarification les plus consultés au cours de l'année 2012 54

TABLEAU 16
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2012 56

TABLEAU 17
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2012 58

TABLEAU 18
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2012 59

TABLEAU 19
Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme 62

TABLEAU 20
Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 63

TABLEAU 21
Nombre de polices et primes directes souscrites pour la police d'assurance automobile F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement pour l'année 2012 65

TABLEAU 22
Part de marché de la police F.P.Q. N° 5 - Assurance de remplacement pour l'année 2012 67

LISTE DES GRAPHIQUES

Page

GRAPHIQUE 1
Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs 18

GRAPHIQUE 2
Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire 19

GRAPHIQUE 3
Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité 29

GRAPHIQUE 4
Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme..... 38

GRAPHIQUE 5
Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 40

GRAPHIQUE 6
Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 41

GRAPHIQUE 7
Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres..... 42

GRAPHIQUE 8
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme..... 44

Page

GRAPHIQUE 9
Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme..... 45

GRAPHIQUE 10
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme..... 46

GRAPHIQUE 11
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 47

GRAPHIQUE 12
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 48

GRAPHIQUE 13
Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »..... 50

GRAPHIQUE 14
Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules 51

GRAPHIQUE 15
Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté.... 55

GRAPHIQUE 16
Évolution de la prime moyenne souscrite pour le police F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement selon le mode de distribution..... 66

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

QUÉBEC

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
418 525-0337

MONTRÉAL

800, Square-Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
514 395-0337

Sans frais 1 877 525-0337
www.lautorite.qc.ca

Mixed Sources
FSC